LOTNICZA RAPSODIA NAD CZARNYM ŚLĄSKIEM
(str. 4–7)

SKRZYDLATA POLSKA

NR 40 (534) • 1.X.1961 r. • ROK XVII • CENA 2 zł



Samolotowy Mistrz Polski na rok 1961 — Zbigniew Rawicz. Foto: CAF — K. Seko

Z tygodnia na tydzień

● **ZAWODY ROZPOZNANIA** lotniczego odbyły się na jednym z lotnisk wojskowych. W konkurencjach indywidualnych tytuł mistrza zdobył por. pil. Zbigniew Jędrzejewski, drugie kpt. pil. Jerzy Rybicki, a trzecie por. pil. T. Drzewowski. Wśród załóg samolotów wieloosobowych pierwsze miejsce zajęła załoga kpt. pil. A. Ziołka z nawigatorem por. St. Bardowskim. Wśród zespołów najlepszym okazał się zespół pkt. pil. Jóźwiaka, a wśród załóg wieloosobowych – zespół dowodzony przez por. pil. J. Cholewę. Najlepszym zespołem specjalistów służby fotograficznej był zespół kpr. Garby. Na zakończenie zawodów przybył gen. bryg. pil. Jan Raczkowski, który w imieniu dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK przekazał zwycięzcom gratulacje i wręczył cenne nagrody.

*

● **ARMIA RADZIECKA** posiada rakiety, jakimi nie dysponuje żadna inna armia – stwierdził Marszałek Moskalenko na łamach dziennika „Krasnaja Zwiezda" w artykule opublikowanym 13 września br. Radzieckie rakiety balistyczne dalekiego zasięgu mogą przenieść ładunki jądrowe do dowolnego punktu kuli ziemskiej i umożliwiają zadanie potężnych ciosów równocześnie znacznej ilości obiektów. Rakiet tych nie są w stanie dosięgnąć współczesne środki przeciwdziałania.

VII Mistrzostwa Spadochronowe

NA lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego rozpoczęły się 17 września br. VII Spadochronowe Mistrzostwa Polski. Startuje w nich 41 spadochroniarzy z 17 aeroklubów regionalnych oraz 2 ekipy zagraniczne – z Jugosławii i NRD. W poniedziałek 18 września br, rozegrano pierwszą konkurencję: skok z wysokości 2 tys. m z 30-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochonu i wykonywaniem akrobacji. W konkurencji mężczyzn zwyciężył J. Cierniak (Kraków) przed S. Czerwonką (Krosno), Jugosłowianinem M. Milicevicem i Cz. Robakiem (Bydgoszcz). Wśród kobiet pierwsze miejsce zajęła A. Chmielarczyk (Kraków) przed. M. Puchar (Warszawa). Sprawozdanie i wyniki mistrzostw podamy w następnych numerach. (yy)

*

● **KABINE „MERCURY"** z „mechanicznym kosmonautą" w środku wysłano w przestrzeń kosmiczna 13 września br. rano z przylądka Canaveral. Dwutonowa kabina, wyrzucana za pomocą rakiety „Atlas", okrążyła jeden raz Ziemię na wysokości ok. 200 km, w czasie 106 minut i wytraciwszy dzięki specjalnym silnikom hamującym prędkość opadła na spadochronach do Atlantyku, 62 km bliżej niż przewidywano, skąd wyłowił ją amerykański niszczyciel.

*

● **„CARAVELLE",** należący do „Air France" rozbił się 12 września br. podczas gęstej mgły w wąwozie 5 km. od Rabatu. 71 pasażerów i 6 członków załogi poniosło śmierć.

*

● **TWA** (Trans World Airlines), amerykańskie towarzystwo lotnicze, uruchomiło 13 września br. swe biuro w hotelu „Bristol" w Warszawie. Z tej okazji przybył do stolicy wiceprezes tego towarzystwa J. F. Montgomery, który poinformował na konferencji prasowej, że TWA będzie współpracować z PLL „LOT" i nastawia się głównie na przewóz z USA i z powrotem Polonii amerykańskiej. TWA jest już dwunastym przedstawicielstwem zagranicznych linii lotniczych w Warszawie.

*

● **DELEGACJA TWA** przebywała ostatnio przez kilka dni w Polsce, goszczona przez Polskie Linie Lotnicze LOT. W skład delegacji wchodzili: wiceprezes Towarzystwa – Robert E. Montgomery, dyrektor wydziału propagandy międzynarodowej Emmet Riordan oraz kierownik oddziału sprzedaży czarterowej David E. Midgley.

*

● **GALOWA PREMIERA** nowego polskiego filmu lotniczego pt. „Przeciwko bogom" odbyła się 13 września br. w Sali Kongresowej PKiN w Warszawie.

★

● **SZYBOWCE „ZEFIR"** sprzedał po raz pierwszy w tym roku „Motoimport" dla Austrii, Francji i Szwajcarii. Realizacja dostaw szybowców nastąpi w listopadzie br.

★

● **ROZKAZEM** Dowódcy Wojsk Lotniczych i OPL OK dalsza grupa oficerów otrzymała pierwsza klasę pilota wojskowego. Wśród nich znajdują się m. in.: podporucznicy: Henryk Jeruzal, Czesław Wcisło, Artur Bergkausen, Tadeusz Perlikowski. Zygmunt Mordzonek i inni. Przyznano także trzecią klasę młodym pilotom, którzy niedawno opuścili OSL. Są wśród nich m. in.: Ludwik Antończak, Henryk Kotyrło, Ryszard Kwiatek, Bogdan Najmrocki i znany szybownik, lekarz lotniczy – por. pil. Tadeusz Śliwak.

★

● **ZNÓW KU GWIAZDOM"** – taki tytuł nosi film o locie kosmicznym mjr Titowa, który niebawem wejdzie na ekrany kin w Związku Radzieckmi.

★

● **CENTRALNE ZAWODY** pododdziałów Wojsk Ochrony Przeciwlotniczej odbyły się na jednym z poligonów artyleryjskich. Wzięły w nich udział najlepsze pododdziały artylerii przeciwlotniczej oraz obsługi stacji radiolokacyjnych, które zajęły pierwsze miejsca na zawodach okręgowych. Zawody wykazały poważny wzrost poziomu wyszkolenia przeciwlotników. Pierwsze miejsce w zawodach zdobyły pododdziały kpt. Osipowicza i kpt. Tamberga oraz załoga stacji radiolokacyjnej por. Poturalskiego.

*

● **NOWEGO SATELITĘ ZIEMI** – „Discoverera 31" wystrzelili Amerykanie 17 września z bazy Vandenberg w Kalifornii. Satelita wszedł na orbitę okołoziemską biegnącą nad obu biegunami ziemskimi.

★

● **ZACHODNIONIEMIECKIE** towarzystwo rakietowe wypróbowało 16 września br. w pobliżu Cuxhaven nad Morzem Północnym pierwszą swoją dwustopniową rakietę doświadczalną, która osiągnęła wysokość ok. 50 km. Wystrzelono także kilka rakiet jednostopniowych.

★

● **W DNIACH 27–29** września br. działała w Aeroklubie Warszawskim na Gocławiu Państwowa Lotnicza Komisja Egzaminacyjna, przed którą kandydaci na skoczków, pilotów, instruktorów i mechaników lotniczych (samolotowych i szybowcowych) składali egzaminy teoretyczne i praktyczne dla uzyskania licencji. Komisja przyjmowała także od personelu latającego i technicznego egzaminy kontrolne zalecone przez GKBWL.

★

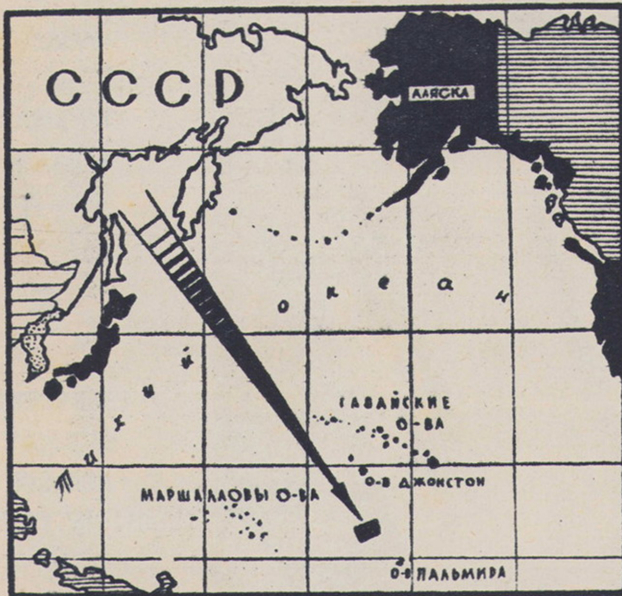
● **W CENTRUM SZYBOWCOWYM** w Lesznie odbędzie się w dniach 2–14 października br. kurs metodyczny dla kandydatów na istruktorów szybowcowych.

*

● **NAJDROŻSZYM** komunikacyjnym samolotem świata jest zapewne jeden z egzemplarzy „Cometa 4C", kosztujący 1 250 000 funtów szterlingów. Samolot ten zakupił dla swych potrzeb prywatnych król Arabii Ibn Saud. Niestety, okazało się, że samolot przewidziany jest na maximum 100 miejsc, zaś rodzina królewska składa się z 4 żon, 85 konkubin, 40 synów i 74 córek... Wobec tego Ibn Saud postanowił przebudować swą maszynę na luksusową salonkę dla niewielkiej liczby pasażerów.

*

● **POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"** wprowadzają z dniem 1 listopada br. samoloty Ił-18 na dalsze połączenie międzynarodowe: z Warszawy do Zurichu i Paryża. Będzie to jednocześnie inauguracja nowej linii Zurich — Paryż. Iły-18 kursować będą na tej linii dwa razy w tygodniu — we wtorki i soboty. W ten sposób utworzone będzie szybsze połączenie między Paryżem i Moskwą. Pasażer startujący z Paryża o godz. 13.30 (wg prowizorycznego rozkładu) będzie o 17.35 w Warszawie, a o godz. 23.30 (czasu miejscowego) w Moskwie. W chwili obecnej nie ma żadnego tego rodzaju bezpośredniego połączenia. (sz)



DWIE WIELOSTOPNIOWE RAKIETY NOŚNE wystrzelono pomyślnie w Związku Radzieckim 13 i 17 września br. Loty tych rakiet, skierowanych na odległość ponad 12 000 km do rejonu centralnej części Oceanu Spokojnego, odbyły się zgodnie z wyznaczonym programem. Wysoka precyzja systemu sterowania pozwoliła trafić rakietą dokładnie z zamierzony cel.
Rysunek zaczerpięto z gazety „Krasnaja Zwiezda".

Krzysztof Trzpil liderem na półmetku I Jeżowskich Zawodów Szybowcowych o puchar „Skrzydlatej Polski"

W pierwszym tygodniu I Jeżowskich Zawodów o puchar „Skrzydlatej Polski" odbyły się dwie konkurencje. Pierwszą był rozegrany 13 września br. prędkościowy przelot docelowy do Starego Grodkowa (120 km). Zwyciężył Krzysztof Trzpil (Warszawa), uzyskując prędkość 64,9 km. Drugi był Michał Siekierzyński – 62,9 km, a trzeci Jerzy Dyczkowski – 62,6 km.

W dniu 16 września br. na trasie prędkościowego przelotu docelowego Jeżów–Kraków (326 km) najlepszym był Jan Stójka (Ostrów Wlkp.), który osiągnął prędkość 76,4 km. Do celu dolecieli jeszcze Henryk Lisiecki i Andrzej Gawlik.

Po dwóch konkurencjach liderem jest **Krzysztof Trzpil** – 31 pkt., przed Janem Stójką – 27 pkt., Andrzejem Gawlikiem — 25 pkt., Jerzym Dyczkowskim — 24 pkt. i Henrykiem Lisieckim – 23,5 pkt. (pj)

ZAPAŁKI Z LOTNICZYMI ETYKIETAMI zamówiły w Polskim Monopolu Zapałczanym PLL LOT. Efektowne etykietki ze znakiem LOT-u i sylwetką czterosilnikowego samolotu zaprojektował art. grafik Maciej Hibner. Zapałki te, których zamówiono 10 000 pudełek, wykorzystywane są przez PLL LOT na pokładach samolotów, a także rozsyłane kolekcjonerom.





NA KOSMICZNĄ NUTĘ

TAK już jest na świecie, że rozwój techniki odbija się na bardzo nieraz odległych dziedzinach życia.

Prąd zmienny — po jego wynalezieniu — zmusił sąd najwyższy Rzeszy Niemieckiej w Kolonii do odbycia kilku wcale nie „ulgowych" posiedzeń. A było to tak. Gdy poczęto stosować linie przesyłowe energii elektrycznej (właśnie przy pomocy prądu zmiennego), jakiś pomysłowy „pajęczarz" włączył się w linię i korzystał z prądu na cały regulator. Właściciele elektrowni oskarżyli go przed sądem o kradzież, a sąd... uniewinnił go. Kodeks karny bowiem określał kradzież, jako zabór RZECZY cudzej. A prądu wówczas pod pojęcie „rzeczy" nie udawało się podciągnąć, jako że nikt nie wiedział co to jest. Sprawa była jednak wyraźnie niemoralna i dlatego sąd najwyższy musiał nowelizować kodeks. A wszystko przez ten prąd...

Podobnie rozwój i upowszechnienie lotnictwa zmusiło prawników całego świata do stworzenia prawa lotniczego, utworzenia pojęcia obszaru powietrznego państwa, reguł jego nienaruszalności oraz reguł komunikacji lotniczej.

A dzisiaj jesteśmy świadkami jak co pewien czas zbierają się prawnicy wielu narodów i radzą nad nową odmianą prawa, nad prawem kosmicznym. I nie są to bynajmniej rzeczy błahe.

Istnieje na przykład grupa prawników, która uważa, że należy po prostu pojęcie obszaru powietrznego państwa, które oznacza obszar ponad krajem do granic atmosfery, rozciągnąć w nieskończoność w górę.

— Dobrze — powiadają inni — ale wówczas np. Księżyc przesuwając się odnośnie Ziemi co kilka czy kilkadziesiąt minut byłby „własnością" innego państwa.

Inną sprawą sporną jest np. zawłaszczenie, czyli objęcie pod swoją władzę terytoriów na innym ciele niebieskim. Czy człowiek, jeden człowiek, może zagarnąć dla swego kraju całą planetę, a jeśli nie, to ile jej powierzchni? Czy takiego zawłaszczenia może dokonać żywy człowiek, czy na przykład nie może być zawłaszczenie dokonane przez wysłane statkiem kosmicznym automaty-roboty, sterowane z Ziemi? Oto cały szereg zagadnień, które przed prawnikami stawia taki prosty fakt rzędu technicznego, że człowiek może już dzisiaj sięgać do innych ciał niebieskich, może opuścić poczciwą „przestrzeń powietrzną" i ulecieć w Kosmos.

Ale ów postęp kosmiczny sprawia kłopoty nie tylko prawnikom. Oto biedzą się na przykład teologowie wyznania mojżeszowego na wynhendrynie wykładowców teologii w Jerozolimie, jak i kiedy ma ewentualny wyznawca Jehowy obchodzić święto szabasu, gdy znajdzie się na Księżycu? Doba trwa tam, jak wiadomo, czternaście dni i czternaście nocy. Święto szabasu zaś jest liturgicznie związane z zachodem słońca.

Równie poważny kłopot ma ksiądz Giacomo Grasso z akademii gregoriańskiej przy stolicy watykańskiej. Oto przewiduje on, że ludzie mogą spotkać na innych planetach rozumne istoty. A wówczas obowiązkiem pracowitego katolika jest istoty te włączyć do społeczeństwa katolickiego. Ale jak? Normalnie czyni się to przez chrzest. Ale chrzest jest przecież odkupieniem grzechu pierworodnego Adama i Ewy. A czy na Marsie, Wenus czy innej planecie, gdzie mogą się trafić owi kandydaci do chrztu, został popełniony grzech pierworodny? Czy istniał tam i grasował słynny wąż, czy rosło legendarne drzewo? Oto pytania, nad którymi głowi się watykańska akademia.

Znacznie już praktyczniejsi w tej dziedzinie byli anglikanie. Po prostu złożyli wniosek o koncesję na budowę pierwszego kościoła na Księżycu i zagwarantowanie im na potrzeby tego kościoła prawa kopania minerałów i... „połowu ryb w Morzu Mgieł".

Prawo, religia, obyczaje, moda — w te wszystkie dziedziny wkraczają dalekie echa każdego niemal kroku jaki na drodze postępu technicznego stawia ludzkość. A że echa te nieraz bywają nieco... karykaturalne — cóż, taki jest los każdego echa... Może się wykrzywić uderzając o twarde kanty rzeczywistości.

OMIKRON



Przyszli piloci — młodzi chłopcy z zapałem pracują w modelarni lotniczej. **Foto: L. Fogiel**

KTO MOŻE WIELE POMÓC

Mjr WIKTOR WIONCZEK

BYĆ może, że sprawa to niezbyt istotna, a na pewno zaś nie najistotniejsza. Tam bowiem, gdzie pracują — jak to się czasem mówi — ludzie „z głowami po środku", żadnych „podkładek papierkowych" upoważniających do takich czy innych przedsięwzięć nie trzeba; samo życie i potrzeby dnia dzisiejszego dyktują co, kiedy i przy czyjej pomocy czynić można i należy.

Ponieważ trudno jednak zakładać, że już wszystkim wystarczy samo „dyktando życia", przypomnijmy, jak sprawa ta wygląda od strony formalno-prawnej. A więc czy jest jakiś dokument zalecający lub upoważniający? Czy nie zachodzi obawa, że natrafimy na grunt całkowicie nieprzygotowany?

Nie, obawy takiej nie ma. Jednostki Wojsk Lotniczych i OPL OK od dawna już są bowiem w posiadaniu dokumentów zalecających im jak najdalej idącą pomoc w interesującym nas również w tej chwili przedmiocie.

Jednostki lotnicze — czytamy w jednym z tych dokumentów – „...które zainteresowane są w dopływie odpowiednio wykształconej i rozmiłowanej w lotnictwie młodzieży... winny poprzez swoje wydziały, oddziały i sekcje polityczne nawiązać bezpośrednie kontakty z aeroklubami regionalnymi". I dalej: „Jednostki lotnicze winny w szczególności:

— „...udzielać pomocy kierownictwom aeroklubów w prowadzeniu pracy polityczno-wychowawczej z młodzieżą..."

— „...organizować wygłaszanie referatów i pogadanek, popularyzujących lotnictwo sportowe, zarówno na terenie garnizonu jak i poza jego granicami, w szkołach i zakładach pracy"

— brać czynny udział „...w pracach prowadzonych przez aerokluby z kołami lotniczymi, współdziałać w zakładaniu nowych kół".

A więc sprawa chyba zupełnie jasna przed pracownikami i działaczami społecznymi aeroklubów regionalnych, drzwi w jednostkach lotniczych zostały otwarte na oścież. Bo — jak czytaliśmy wyżej — sprawa wychowania i przygotowania młodzieży do ewentualnej służby w lotnictwie nie może być i nie jest jednostkom lotniczym obojętna.

PRAKTYCZNE DOŚWIADCZENIA

Niedawno przeprowadziłem rozmowy na ten temat z kilkunastoma szefami propagandy aeroklubów regionalnych. Tylko jeden z nich — a to już napawa optymizmem — oświadczył, że współpraca z jednostką lotniczą, z którą wszedł w kontakt, układa się niezbyt pomyślnie. Na potwierdzenie swojej tezy miał jeden, najważniejszy argument: „obiecali pożyczyć samochód ciężarowy, a potem nawalili". Nie wiem (i nie bronię jednostki), ale być może, że to już gdzieś w drodze „nawalił" właśnie samochód? Zresztą nie o współpracę na tle samochodowo-transportowym i to tylko od „wielkiego dzwonu", gdyż tak to czasem bywa — nam chodzi. Ważna jest ciągła, systematyczna i — w miarę możliwości — planowa praca, zwłaszcza z młodzieżą. W niektórych aeroklubach nabiera ona już powoli takiego właśnie charakteru. W aeroklubie Stalowa Wola nad wieloma kołami lotniczymi sprawują ciągłą i systematyczną opiekę najbardziej wyrobieni społecznie oficerowie z jednostki wojskowej.

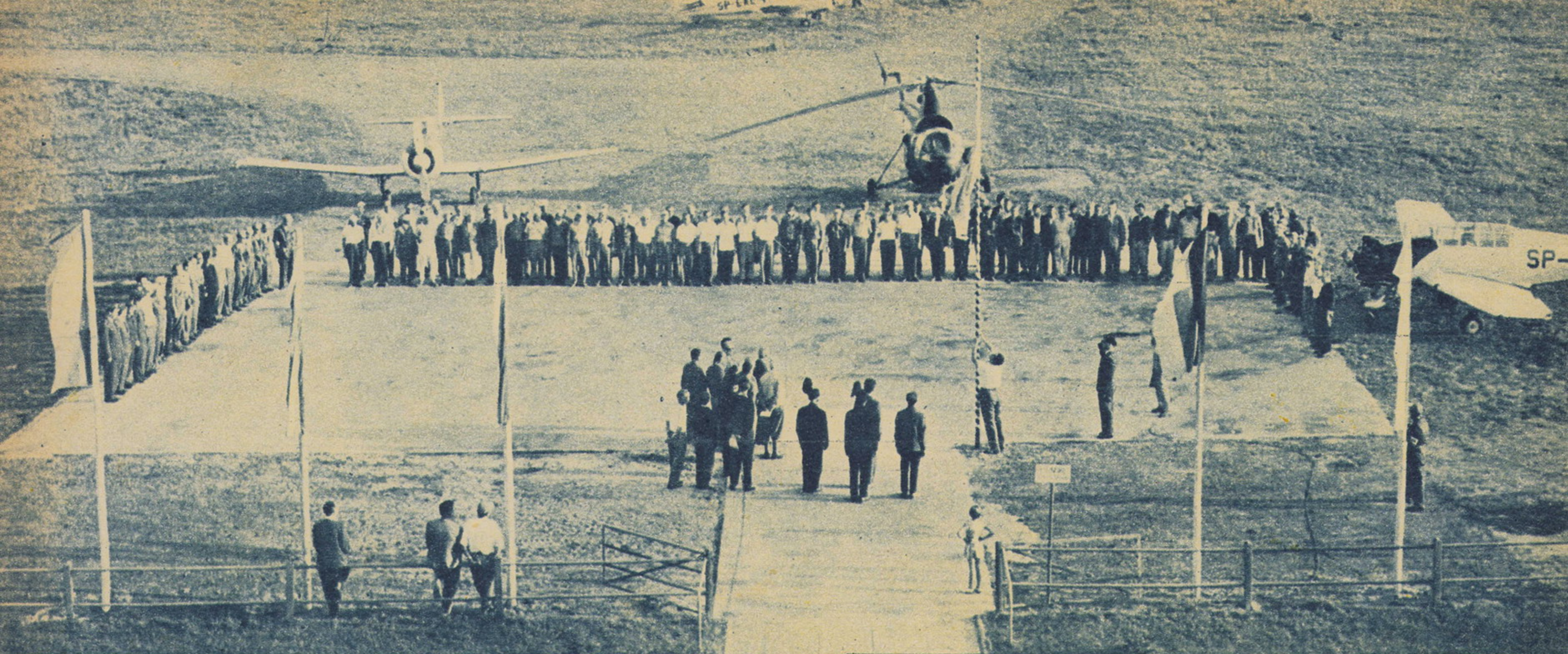
Poważne doświadczenia z tego zakresu ma Aeroklub Częstochowski. I nie jest zapewne dziełem przypadku, że największa ilość kół lotniczych koncentruje się właśnie w rejonie gdzie stacjonuje jednostka lotnicza. W rejonie tym prowadzi się bowiem systematyczną i planową akcję odczytową przy pomocy oficerów w zakładach pracy i szkołach oraz organizuje się szereg ciekawych imprez dla młodzieży zrzeszonej w kołach.

Podobną praktykę stosuje się też w Aeroklubie Warszawskim, gdzie także koła znajdujące się w zasięgu oddziaływania jednostek lotniczych nie mogą uskarżać się na brak opieki i pomocy. Jest to prawie regułą, że każdy członek aeroklubu będący równocześnie lotnikiem wojskowym opiekuje się przynajmniej jednym kołem lotniczym.

MINIMUM I MAKSIMUM

To jednak, z czym mamy do czynienia na tym odcinku do tej pory, to chyba mało. Jest to zaledwie, niepełna przy tym, realizacja programu, który by można śmiało nazwać programem minimum. Bo opieka nad kołami lotniczymi, sprawowana przez osoby rzeczywiście do tego predystynowane, to dopiero połowa sprawy. Rzeczą o wielokroć waż-

DOKOŃCZENIE NA STR. 19



Uroczystość oficjalnego otwarcia VII Samolotowych Mistrzostw Polski na lotnisku w Katowicach. Flagę mistrzostw wciąga na maszt zeszłoroczny mistrz Polski — Zdzisław Dudzik.



KATOWICE 2—10 IX 1961

LOTNICZA RAPSODIA NAD CZARNYM ŚLĄSKIEM

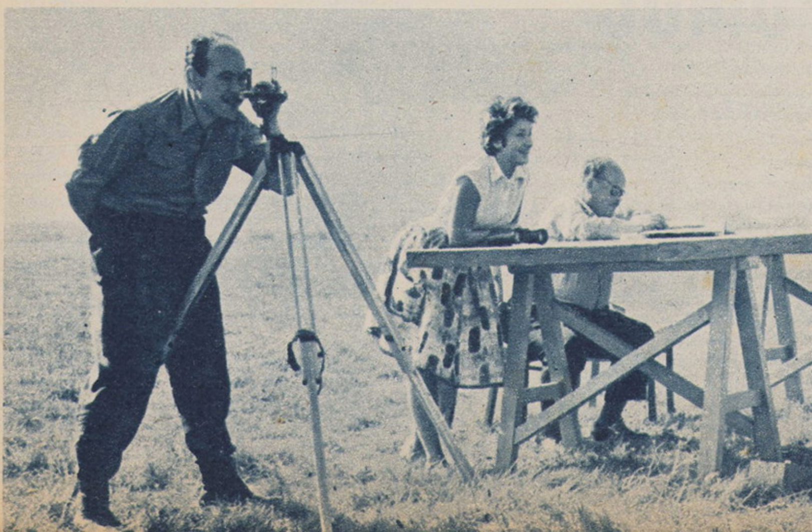
JERZY ZARĘBSKI

Katowickie mistrzostwa są już za nami. W poprzednim numerze zamieściliśmy informację o zakończeniu tej wielkiej lotniczej imprezy, podając nazwiska mistrza i dwóch wicemistrzów oraz pierwszej dziesiątki zawodników. Czas więc teraz na bliższe przyjrzenie się poszczególnym konkurencjom.

PUNKTUALNOŚĆ I MAGICZNY PROSTOKĄT

JAK już pisaliśmy, pierwszą konkurencją mistrzostw, rozegraną w sobotę dnia 2 września br., był zlot do Katowic i próba lądowania. W odstępach 5-minutowych nadlatywały znad wspólnego dla wszystkich końcowego punktu trasy zlotu poza lotniskiem jeden za drugim zawodnicze „Junaki" i Jaki, starając się utrzymać obniżoną do 150 m wysokość i kierowały się nad taśmę wyłożoną na lotnisku prostopadle do kierunku nalotu. Obowiązkiem pilota było wykonanie nalotu dokładnie z kierunku końcowego punktu trasy, co komisja sprawdzała namiernikiem. Za „ratowanie" punktualności przylotu drogą wytracania czasu w rejonie końcowego punktu trasy (przez esy, rundy lub zmiany kierunku) czekały zawodników porcje punktów karnych, dozowane po 20 na głowę. Inne groźne punkty karne — po 10 na nieszczęsnego pilota — czyhały za każde 30 sekund przedwczesnego lub spóźnionego przybycia nad taśmę. Jeszcze inne „karniaki", w ilości 20 pkt. na delikwenta, szykowała komisja sędziowska za nie utrzymanie kierunku, tzn. zboczenie z właściwego kursu o kąt ponad 5 stopni.

Stanowisko kontrolne na lotnisku katowickim. Z lewej: nawigator mistrzostw mjr Bolesław Łabno, z prawej: komisarz sportowy Kazimierz Chorzewski.



Pierwszą maszyną jaką pojawiła się na horyzoncie i o godzinie 14.00 przeleciała nad taśmą, był Jak-18 Stanisława Kopacza z Białegostoku (nawigator Romuald Dakowicz). Po nim nadlecieli: Jerzy Gawor (Bielsko-Biała), Józef Cierniak (CWL Krosno), Marian Porwoł (Gliwice), Mieczysław Dąbkowski (Gdańsk) i kolejno wszyscy inni zawodnicy.

Po przeleceniu taśmy każdy wchodził w prawidłowy krąg do lądowania, po czym obowiązany był do przyziemienia samolotu w wyznaczonym białą farbą prostokącie na betonowym pasie startowym otrzymując punkty w zależności od tego w jakim sektorze prostokąta samolot dotknął ziemi podwoziem głównym. Za dotknięciem ziemi którąkolwiek częścią samolotu (np. kółkiem ogonowym) przed — lub za prostokątem zaliczano 0 pkt. Do pilotów, którzy przyziemili przepisowo samolot w najkorzystniejszym 80-punktowym sektorze prostokąta, zaliczali się m. in. Nasiełowski, Ryszard Kasperek i Wolański. Ten ostatni, jak również Dudzik, rozwiązali pomysłowo zadanie w ten sposób: podeszli do prostokąta na klapach i nad prostokątem momentalnie klapy zamknęli, „spadając" na ziemię (z minimalnej oczywiście wysokości). Spośród wszystkich zawodników — trzynastu pechowców przyziemiło samolot przed prostokątem lub za nim, marnując próbę.

Wyniki konkurencji (pierwszych dziesięć załóg:

1—2 (ex aequo). **Wolański — Szczęsny** (Kraków) — 160 pkt oraz **Kasperek R. — Jaworski** (Świdnik) — 160 pkt, 3. Ruśniok — Berdychowski (Bielsko-Biała) — 150 pkt, 4—9 (ex aequo). Wójcicki — Wiśniewski (CWL Krosno) — 140 pkt, Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 140 pkt, Gawlik — Lis (Katowice) — 140 pkt, Rawicz — Pilch (Kraków) — 140 pkt, Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 140 pkt, Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 140 pkt, 10—11 (ex aequo). Zajda — Popszun (Łódź) — 120 pkt i Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 120 pkt.

Odajemy głos zwycięskim załogom. W. Wolański (pilot) i Z. Szczęsny (nawigator):

„Lecieliśmy bez jakichkolwiek przeszkód. Sztuka polegała na ścisłym — przez cały czas — kontrolowaniu kursu i czasu lotu. Orientacja z powietrza nad terenem Śląska jest bardzo trudna, zmylić mogą np. nadzwyczaj liczne tory kolejowe. Trzeba mieć pełne zaufanie do zegarka i busoli. Przy próbie lądowania odnieśliśmy wrażenie, że nie wcelowaliśmy w prostokąt, ale na szczęście omyliliśmy się w przypuszczeniu. Do zawodów trenowaliśmy wspólnie mało, jednak ze specjalnym zwróceniem uwagi na lądowanie na pasie betonowym. Konkurencja nie jest trudna, lecz wymaga pilnego treningu i rzetelnego wyliczenia trasy. Co do sprzętu: czas już przesiąść się z „Junaków" i Jaków na nowe polskie samoloty, np. M-4".

Wiesław Wolański, 35-letni instruktor szybowcowy i samolotowy II kl., lata od 1946 r. Inż. Z. Szczęsny, 35-letni również instruktor szybowcowy i samolotowy II kl., lata od 1945 r. Udział w mistrzostwach Wolański bierze po raz pierwszy, zaś Szczęsny — piąty. Ich samolot na mistrzostwach — „Junak-3".

WIĄZANKI... FIGUR I POLOWANIE NA CHORĄGIEWKĘ

PRZY równie wspaniałej, jak dnia poprzedniego, słonecznej pogodzie, przeprowadzoną została w dniu 3 września (niedziela) następną konkurencja mistrzostw — akrobacyjna, połączona z próbą lądowania na przelot.

Rosnący upał łagodził przyjemny wiatr, wiejący z siłą 4,6—6 m/sek, z tendencją do wzmożenia się. Z Ka-

towic i okolic nadciągnęły wielkie tłumy ludności, zajmując stanowiska obserwacyjne wokół całego lotniska.

Udział w konkurencji brali tylko piloci, bez nawigatorów. O godzinie 10.20 wyszła w powietrze pierwsza maszyna — Jak-18 Władysława Wójcickiego (CWL Krosno) i dalej, w odstępach pięciominutowych startowali wszyscy zawodnicy.

W pierwszej fazie próby — akrobacji obowiązkowej — piloci mieli do wykonania następującą wiązankę 12 figur (w oznaczonej kolejności i czasie): półtorej beczki szybkiej w prawo z przejściem w nurkowanie, pętla, przewrót w prawo (ranwers), ślizg na ogon, półtorej beczki sterowanej w lewo na wznoszenie z przejściem w nurkowanie, zawrót w prawo (immelman), wywrót szybki w lewo, przewrót w lewo, pętla ze zmianą kierunku o 180 stopni po przejściu do lotu nurkowego, zawrót w lewo, beczka szybka w lewo i beczka sterowana w prawo.

Czas przewidziany na wykonanie wiązanki wynosił 5 minut — z zachowaniem strefy pilotażu, kolejności figur i wysokości od 1200 m do 300 m. Wymienione elementy kontrolowała komisja złożona z pięciu sędziów.

Po wykonaniu akrobacji piloci mieli za zadanie podejść do lądowania, bez ślizgów i podciągania gazem i zatrzymać samolot możliwie blisko białej chorągiewki umieszczonej w środku koła o średnicy 2 metry.

Ta część konkurencji trwała do godziny 13.15. Walczono ze zmiennym szczęściem. Najlepszą punktację za wiązankę obowiązkową otrzymali m. in. Cierniak, Kawala, Dudzik i Studencki. W próbie lądowania najlepiej wypadli m. in. Studencki, Zalewski, St. Kasperek, Kopacz i Richter (NRD). Ośmiu zawodników otrzymało tu maksymalną ilość pnktów karnych, za zatrzymanie się przed lub za chorągiewką w odległości ponad 50 metrów. Wśród jedenastu pilotów, którzy nagrodzeni zostali maksymalną ilością punktów za lądowanie, byli tacy, którzy z ogromną precyzją... skończyli dobieg akurat na chorągiewce, łamiąc ją z triumfem (np. St. Kasperek). Tu przy najmniej sędzia p. Chorzewski nie potrzebował nic zmierzyć (zmierzeniu podlegała odległość od bliższego koła samolotu do chorągiewki).

35 minut przerwy — i maszyny znów ruszyły w powietrze. Rozpoczęła się ostatnia faza konkurencji — akrobacja dowolna. Zwycięsko wyszedł z próby aktualny mistrz Polski w akrobacji Stanisław Kasperek. Różnicą ośmiu punktów za nim ulokował się Czesław Pruciak z Gdańska, za którym wyszedł młodszy brat Stanisława — Ryszard Kasperek, dystansując o trzy punkty Stefana Studenckiego (Zielona Góra).

Wyniki drugiej konkurencji, po podliczeniu punktów za wszystkie jej elementy, przedstawiają się następująco (pierwszych dziesięciu):

1. Stanisław Kasperek (Świdnik) — 556 pkt, 2. Studencki (Zielona Góra) — 546 pkt, 3. Dudzik (Warszawa) — 545 pkt, 4—5. (ex aequo). Porwoł (Gliwice) — 533 pkt i Prandota (Świdnik) — 533 pkt, 6. Richter (NRD) — 530 pkt, 7. Cierniak (CWL Krosno) — 526 pkt, 8. Zajda (Łódź) — 524 pkt, 9. Nasiełowski (Radom) — 506 pkt, 10—11. (ex aequo). Bryzgalski (Bielsko-Biała) — 504 pkt i Ciesielski (Lublin) — 504 pkt.

Zwycięzca konkurencji Stanisław Kasperek mówi, jak zwykle krótko i lakonicznie:

„Do mistrzostw trenowałem bardzo mało, ze względu na nawał pracy zawodowej. Moja wiązanka dowolna była w pewnym sensie improwizacją. W dalszych konkurencjach uważam za niebezpiecznych przeciwników Dudzika, Rawicza i Kopacza. Co do organizacji mistrzostw — uważam, że jest bardzo dobra".

Mistrz Polski w akrobacji, 25-letni Stanisław Kasperek, lata na mistrzostwach na „Junaku-3" z nawigatorem Krzysztofem Niedźwieckim. Pilotem jest od r. 1951, zaczął od szybownictwa. Posiada złotą odznakę i jest instruktorem (szybowcowym i samolotowym) z zawodu. Pełni funkcję szefa wyszkolenia w Aeroklubie Świdnickim.

Po dwóch konkurencjach czołówka zawodników uformowała się następująco:



Górnicy z kopalni „Wujek" — Piotr Bednarz, Ludwik Zmyślony i Ignacy Woźniak wraz z załogą jeleniogórską — Tadeusz Kaczmarek (w białym ubraniu) i Stanisław Babiarz.

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa — 685 pkt, 2. R. Kasperek — Jaworski (Świdnik) — 648 pkt, 3. Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 646 pkt, 4. Zajda — Fapszun (Łódź) — 644 pkt, 5. Wolański — Szczęsny (Kraków) — 641 pkt, 6. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 633 pkt, 7. St. Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 616 pkt, 8—9 (ex equo). Ciesielski — Sobiesiak (Lublin) — 614 pkt i Rawicz — Pilch (Kraków) — 614 pkt, 10. Prandota — Rachlewicz (Świdnik) — 613 pkt.

OKO W OKO Z PZK-ami, M-ami, OBSZARAMI I ŁUKAMI

Po jednym dniu przerwy w lotach (4. IX.), przeznaczonym na wypoczynek (była wycieczka do Szczyrku), zawodnicy ruszyli w dniu 5 września do wielkiej batalii o zwycięstwo w trzeciej konkurencji mistrzostw — przelocie nawigacyjnym po nakazanej trasie na regularność lotu, której jednym z ciekawych elementów było m. in. odnajdywanie znaków w terenie.

Ze współzawodnictwa, decyzją komisji sędziowskiej, wyeliminowany został jeden zawodnik — Edmund Mikołajczyk z Aeroklubu Gliwickiego. Po pierwszej konkurencji komisja tchniczna nie zakwalifikowała jego samolotu (Jak-18) do dalszych prób, z uwagi na stwierdzenie usterki maszyny. Zwycięzca tegorocznego Lotu Południowo-Zachodniej Polski musiał zrezygnować z walki o mistrzostwo Polski.

Konkurencja została przeprowadzona na trasie zamkniętej: Katowice — Komprachcice — Karłowice — Psie Pole — Wrocław (lądowanie) — Pasikurowice — Granowice — Michałków (lądowanie) — Grabów — Sieraków — Katowice.

Trasa ta składała się z odcinków prostych, w miejscach styku których znajdowały się punkty zmiany kierunku (PZK), obszaru kontrolnego i łuku. Na jednym z pierwszych trzech odcinków prostych przeprowadzona została kontrola zachowania czasu na trzech nieujawnionych bazach z ukrytych w terenie stanowisk obserwacyjnych. Przy utrzymaniu stałej prędkości czasy przelotu wszystkich trzech baz powinny być równe. Zboczenie od trasy poza zasięg obserwacji z jednego choćby punktu obserwacyjnego groziło utratą dużej ilości punktów.

Zawodnicy obowiązani byli następnie do znalezienia w podanym im obszarze kontrolnym (kształtu wielkiego prostokąta o szerokości 20 km i długości 50 km) niewiadomej ilości znaków w terenie (było ich 4) i naniesienia ich na mapę, zrzutu meldunku w punktach określonych M (meldunkowych) oraz przelotu podanego odcinka po łuku ponad 100 km, gdzie również były 4 znaki. Ominięcie jakiegokolwiek lądowania, punktu M lub punktu zmiany kierunku groziło niezaliczeniem całej konkurencji.

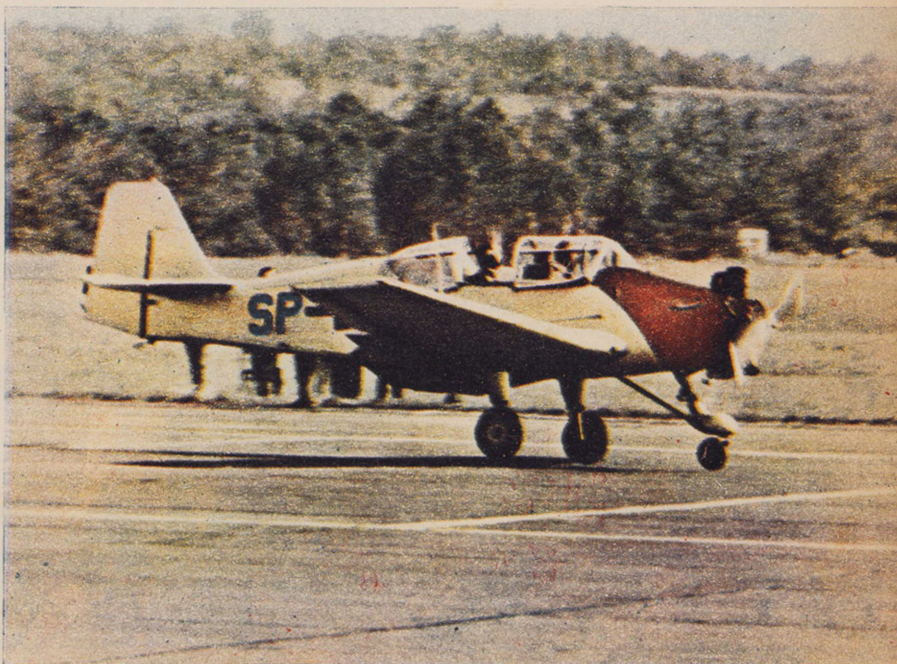
Na podstawie komunikatu meteorologicznego zawodnicy musieli obliczyć sobie czasy przelotu poszczególnych odcinków, nie wliczając czasu przewidzianego na lot po łuku i w obszarze kontrolnym, co zostało uprzednio podane. Czas przeznaczony na przelecenie prostokąta kontrolowanego wynosił dla Jaków 35 minut, zaś dla „Junaków" 40 minut.

Punktualnie o godzinie 10,00 pierwszy w kolejności wystartował Alojzy Górny z Radomia. Następnie co pięć minut maszyna za maszyną wychodziła w powietrze, biorąc kurs na Komprachcice. Każda sekunda była droga, w tej konkurencji hamletowskie „być albo nie być" nie stanowiło tylko czczego frazesu — każde opóźnienie lub przyspieszenie lotu na odcinku kontrolnym oznaczało utratę dużej ilości punktów (do 200 pkt), zaś ominięcie któregokolwiek lądowania, punktu zrzutu meldunku lub punktu zmiany kierunku lotu — nie zaliczenie całej konkurencji. Dodatkowy miecz wiszący nad karkiem zawodnika stanowiła groźba wyeliminowania z konkurencji w skutek opóźnienia startu z Katowic powyżej pięciu minut. „Macabra punctationis" — punktowa makabra, tak się wyraził o tej konkurencji jeden z pilotów, czemu nie należy się zbytnio dziwić. Trzeba tu jednak zaraz dodać, że te twarde warunki konkurencji nie wpływały bynajmniej demobilizująco na zawodników, przeciwnie — skłaniały ich do maksymalnego wysiłku. Nasi piloci i nawigatorzy lubią trudne sytuacje, to było bardzo łatwo do stwierdzenia dla postronnego obserwatora. Trzeba było widzieć, z jaką chęcią i zapałem obliczano sobie na podstawie komunikatu meteorologicznego prędkość podróżną względem ziemi na poszczególnych odcinkach i czasy przelotu odcinków, jak drobiazgowo studiowano trasę!

Zawodnicy, po wykonaniu przelotu, przelatywali nad taśmą wyłożoną na lotnisku, lądowali i zwracali mapy komisji sędziowskiej. Różne to były mapy! Nie wdając się w szczegóły, warto jednakże stwierdzić, że np. mapę załogi Dudzik — Zasadziński można było ocenić jako prawdziwy majstersztyk: zauważone znaki nanie-

CIĄG DALSZY NA STR. 6

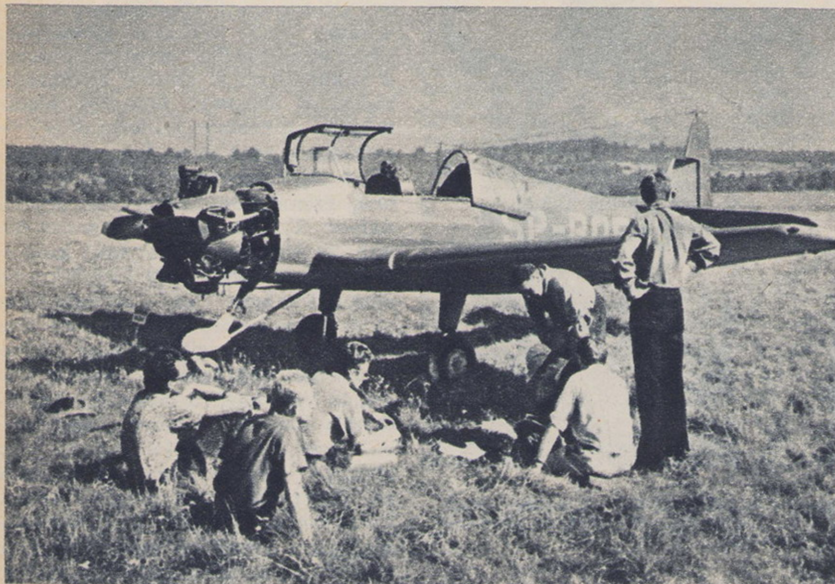
Jeden z „Junaków-3" w czasie próby lądowania w prostokącie (pierwsza konkurencja).



CIĄG DALSZY NA STR. 5

siono rzeczywiście w postaci krzyżyka z dokładnością do 2 mm, precyzyjnie odnotowano czas ich odnalezienia i kształt.

Z emocjonującego lotu pierwszy powrócił i minął taśmę na lotnisku katowickim Jak-18 Kawali i Kwiatka, o godzinie 13 minut 54 i 39 sekund. Różnicą czasu 3 minut i 6 sekund zjawił się u celu Jak Górnego — Duźniaka, po nim za parę minut załoga niemiecka Richter — Zschocke (w 12 minut, 25 sekund), a dalej maszyny: Dąbkowskiego — Wilanda, Krajewskiego — Piekarza, Działo — Pańtaka, Kaczmarka — Babiarza, Rawicza — Pilcha, Kopacza — Dakowicza i wielu in-



„Junak-3" załogi bielsko-bialskiej Gawor — Adamczyk na stanowisku postojowym w Katowicach.

Goście z NRD — pil. Heinz Richter i nawigator Günther Zschocke.

nych. Ostatni nadleciał „Junak-3" Gawlika i Lisa, zamykając pełen wrażeń (dla zawodników i komisji) dzień trzeciej konkurencji.

Wspaniała próba, wspaniały dzień! Samoloty i śmigłowce ruszyły po rozsianych w terenie komisarzy, część komisji przystąpiła natychmiast do obliczania wyników. Nikt nie zazdrościł równie jak zawodnicy zemocjowanym sędziom ich żmudnej, iście benedyktyńskiej pracy.

Na wyniki czekano w napięciu do dnia następnego. Wreszcie — odczytano wyrok. Oto pierwsza dziesiątka:

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 770 pkt, 2. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 655 pkt, 3. Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 650 pkt, 4. Rawicz — Pilch (Kraków) — 620 pkt, 5. Cierniak — Tomaszewski (CWL Krosno) — 595 pkt, 6. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 535 pkt, 7. Dąbkowski — Wiland (Gdańsk) — 510 pkt, 8. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 495 pkt, 9—10 (ex equo). Kaczmarek — Biabiarz (Jelenia Góra) — 490 pkt i Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 490 pkt.

Oto co mówi Zdzisław Dudzik:

„Do mistrzostw przygotowywałem się wraz ze swym nawigatorem Andrzejem Zasadzińskim krótko — około 2 tygodni. Trening nie był wystarczający. Za najciekawszą konkurencję uważam trzecią, z tym, że była ona mocno uproszczona w porównaniu z latami ubiegłymi — obliczenia trasy można było wykonywać na ziemi, a nie w powietrzu w kabinie samolotu. Regulamin, pod tym względem, miał niedomagania, był spłycony, skłaniający zawodnika do ulgowego traktowania mistrzostw. Brak było po prostu zachowania proporcji między trudnością elementów konkurencji, a ich punktacją. Na tle mistrzostw, jednakże, można wyraźnie stwierdzić, że klasa wyszkolenia naszych pilotów rośnie z roku na rok. Gdyby tak... lepszy sprzęt! Wtedy — zmierzymy się z zagranicą, jak równi z równymi, mając poważne szanse na zwycięstwo".

Zdzisław Dudzik, 31-letni dwukrotny mistrz Polski, czterokrotny wicemistrz, brał już udział we wszystkich zawodach, jakie odbywały się w Polsce. Lata od 1947 r. Jest pilotem samolotowym i instruktorem I klasy oraz pilotem szybowcowym.

Po trzech konkurencjach czołowa grupa zawodników przedstawiała się w sposób następujący:

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 1455 pkt, 2. Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 1254 pkt, 3. Rawicz — Pilch (Kraków) — 1234 pkt, 4. Ciernik — Tomaszewski (CWL Krosno) — 1181 pkt, 5. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 1168 pkt, 6. Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 1136 pkt, 7. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 1095 pkt, 8. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 1081 pkt, 9. Zajda — Papszun — (Łódź) — 1064 pkt, 10. Gawlik — Lis (Katowice) — 1042 pkt.

HISTORIA TRZECH LITER I TRZECH ZNAKÓW

DZIEŃ 6 września przeznaczony był na wycieczki: do Wojewódzkiego Parku Kultury i Wypoczynku oraz do kopalni „Katowice". Pełni wrażeń odniesionych ze zwiedzenia kopalni (byliśmy na głębokości 350 m) i Parku, w dniu 7 września zawodnicy wystartowali do czwartej konkurencji mistrzostw — przelotu nawigacyjnego na orientację według znaków w terenie. Lider zawodów — załoga Dudzik — Zasadziński prowadziła znaczną różnicą punktów po 3-ech konkurencjach (201 pkt) przed drugą w kolejności załogą Pruciak — Franaszczuk. Na lotnisku szeroko komentowano aktualny stan punktacji, wróżąc ewentualne zwycięstwo w mistrzostwach załodze warszawskiej. Zastanawiano się jednocześnie nad tym, czy aby na drodze do zwycięstwa warszawiaków nie stanie ktoś inny, np. Rawicz, którego pozycja od dłuższego czasu była mocna.

O 11,00 pierwsza maszyna wyszła z Katowic w powietrze na trasę przelotu. Uprzednio, w godzinach rannych, rozproszyli się w terenie (przy pomocy samochodów, śmigłowca i samolotów) komisarze.

Konkurencja polegała na przeleceniu trasy Katowice — Kraków (lotnisko Rakowiec) w czasie wyznaczonym przez kierownictwo mistrzostw i podanym zawodnikom w zadaniu lotu. Dla Jaków-18 prędkość lotu wynosiła 180 km/h, dla „Junaków" — 160 km/h. Wspólną dla wszystkich była wysokość lotu — 200 m.

Ruszając w drogę znad litery T, załogi miały przed sobą pierwszy odcinek trasy, który należało przebyć z kursem obliczonym równym kątowi KDM (kąt drogi magnetyczny) — 355 stopni. Lecąc tym kursem zawodnicy napotykali wyłożony w terenie znak T, położony w nieujawnionej odległości od Katowic. Z tego miejsca trzeba było przyjąć nowy kurs podany w planie lotu (KDM — 100°) i lecieć po nim, aż do napotkania znaku Z. Po napotkaniu tego znaku obowiązkiem załogi było przeszukać teren w promieniu 5 km i znaleźć inny wyłożony tam znak. Znak ten (nieznany dla załogi) należało nanieść na mapę w postaci krzyżyka, zaś obok narysować jego kształt i zaznaczyć czas znalezienia. Dalszy lot zawodnicy obowiązani byli wykonywać z nowym obliczonym kursem równym KDM 152°, aż do znalezienia znaku Y. Tu również trzeba było przeszukać teren w promieniu 5 km w celu znalezienia znaku (nanieść na mapę). Od znaku Y — czekał załogi ostatni odcinek trasy, w kierunku Katowic. Na tym odcinku również znajdował się w terenie znak, do odnalezienia i naniesienia na mapę.

Za bezbłędne pojawienie się nad punktami zwrotnymi T, Z i Y oraz znalezienie znaku na ostatnim odcinku trasy zawodników czekało po 50 pkt, zaś za odnalezienie znaków w rejonie punktów zwrotnych — po 100 pkt. Za przylot bez

Otwarcie mistrzostw. Przemawia gospodarz mistrzostw, prezes Aeroklubu Śląskiego Stanisław Michniewski.





„Przesmaruje", czy nie? Przy próbie P2 (konkurencja A) asystuje przewodniczący komisji sędziowskiej Tadeusz Rejniak
Foto: B. KOSZEWSKI (8)

spóźnienia do Katowic — 200 pkt. Każda minuta spóźnienia — 20 pkt karnych. (Można już ujawnić: znak T wyłożony był w Aleksandrii pod Częstochową, znak Z — pod Lelowem — rejon Szczekocin, znak Y — pod Słomnikami. Ogólna długość trasy — ok. 280 km).

Z niecierpliwością oczekiwałem w Krakowie z ołówkiem i porubrykowaną kartą przylotu nad taśmę pierwszych samolotów. Lornetka i wyregulowany ściśle według czasu podanego przez mjr Łabno (główny nawigator mistrzostw) zegarek z sekundomierzem — również w pełnym pogotowiu. Wreszcie, na krótko przed 12,02, pojawiła się nad falistą linią wzgórz za lotniskiem sylwetka Jaka. Uwaga! Rośnie w oczach, huk silnika wzmaga się, już przeleciał. Godzina 12. minut 2 i 45 sek. To SP-BNG Grzędzielskiego i Smolicza. Zatoczył krąg i podszedł do lądowania. Przewodniczący komisji sędziowskiej Tadeusz Rejniak odbiera od załogi mapę. W 6 minut później śmignął nad taśmą mety samolot Zalewskiego — Żuczkowskiego. Za 13 minut — jest już Kaczmarek — Babiarz, w 12 minut po nich Jak Ciesielskiego i Sobiesiaka, potem Szade, Krajewski, Rawicz i inni. Ostatnia w kolejce maszyna — „Junak" Prandoty i Rachlewicza — minęła metę o godz. 17 minut 9 i 25 sekund.

Obliczenia komisji, pracującej bez wytchnienia, przyniosły w efekcie takie oto wyniki konkurencji:

Pierwsze miejsce (ex equo) od 1 do 12 zajęły załogi: Merło — Milewski (Bydgoszcz), Cierniak — Tomaszewski (CWL Krosno), Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice), Dąbkowski — Wiland (Gdańsk), Kaczmarek — Babiarz (Jelenia Góra), Gawlik — Lis (Katowice), Rawicz — Pilch (Kraków), Nasiełowski — Wójcik (Radom), Prandota — Rachlewicz (Świdnik), Zalewski — Żuczkowski (Warszawa), Dudzik — Zasadziński (Warszawa) i Studencki — Jermak (Zielona Góra) — wszyscy po 600 pkt.

Oddajemy głos załodze Kaczmarek — Babiarz (wylosowali chustkę lidera):

„Do mistrzostw przygotowaliśmy się bardzo starannie. Jeszcze na dzień przed mistrzostwami skrupulatnie razem przestudiowaliśmy trasę, wyszukując ewentualne warianty omyłek i przewidując sposoby ich uniknięcia. Między nami istniał bardzo ścisły podział pracy, ustalony zawczasu. Odnaleźliśmy wszystkie znaki na trasie, dzięki dobremu zgraniu".

Tadeusz Kaczmarek lata od 1950 r. Ma I klasę pilota szybowcowego i samolotowego. Na swym koncie posiada wylatanych 500 godzin na szybowcach i 1 500 na samolotach. Stanisław Babiarz lata od r. 1951. Pilot samolotowy i szybowcowy pierwszej klasy. 60 godzin na szybowcach i 700 na samolotach. Kaczmarek w r. 1957 był szybowcowym mistrzem Polski juniorów, Babiarz — w r. 1956.

Wyniki po 4 konkurencjach przedstawiają się następująco:

1. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 2 055 pkt, 2. Rawicz — Pilch (Kraków) — 1 834 pkt, 3. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 1 781 pkt, 4. Gawlik — Lis (Katowice) — 1 772 pkt, 5. Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — 1 768 pkt, 6. Fruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 1 764 pkt, 7. Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 1 736 pkt, 8. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 1 681 pkt, 9. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 1 674 pkt. 10. Kaczmarek — Babiarz (Jelenia Góra) — 1 616 pkt.

OSTATNIA NOC

TEGO samego dnia, 7 września, o godzinie 22.00 wystartowała z lotniska krakowskiego Rakowice pierwsza maszyna Alojzego Górnego do ostatniej decydującej konkurencji mistrzostw — przelotu nawigacyjnego w nocy po nakazanej trasie z punktowanym startem. Zawodnicy obowiązani byli kolejno: dokładnie utrzymać kierunek startu (namierzanie pelengatorem), a następnie wykonać przelot nocny po 180-kilometrowej trasie złożonej z czterech odcinków (trzy punkty zwrotne) w wyznaczonym czasie — 1 godz., 2 min. i 40 sek dla Jaków, zaś 1 godz. 11 min. i 20 sek dla „Junaków". Nad punktami zmiany kierunku i nad lotniskiem docelowym Katowice należało meldować się światłami pozycyjnymi lub reflektorami. Gdyby któryś z zawodników nie zameldował się nad którymkolwiek punktem zmiany kierunku — nie zaliczona zostałaby cała konkurencja. W punktach zmiany kierunku wyłożono znaki świetlne. Przelatując nad punktami zawodnik musiał nanieść na specjalny formularz kształt znaku i godzinę meldowania się. Za każde 30 sekund przedwczesnego lub spóźnionego przybycia tak nad punkty w terenie jak i na lotnisko katowickie zawodnik mógł stracić poważną ilość punktów.

O godzinie 21.20 wystartował z Rakowic śmigłowiec SM-1 (pilot kpt. Ciastek), wioząc na pokładzie przewodniczącego komisji sędziowskiej, który postanowił skontrolować z powietrza wyłożenie znaków świetlnych na trasie. Zabrałem się z nimi razem. Trudno opisać wspaniałość widoków oglądanych z powietrza na trasie nocnego lotu. Jest to coś jedynego w swoim rodzaju. Obecność miast i osiedli pod nami oznajmiały istne łuny świateł — całe potężne wyspy, a na Śląsku — istny ocean ogni. Nielada sztuką było znaleźć w tej świetlnej powodzi malutkie znaki, obok których czuwali komisarze.

Widzialność była dość dobra. Siła wiatru — 22 km/h. Kontrola wypadła pomyślnie: wszystkie znaki w punktach zmiany kierunku, w kształcie litery T, wyłożono prawidłowo; były one widoczne wyraźnie.

Wypada mi zdradzić trasę. Otóż pierwszy punkt zmiany kierunku (i znak świetlny) znajdował się w Wielmoży na północno-zachód od Krakowa, drugi — w Krasicach, na wschód od Częstochowy, trzeci — w Zendku.

Uspokojeni, pełni wrażeń lądowaliśmy w Katowicach.

Godzina 23.20. Lada chwila powinna zjawić się nad lotniskiem pierwsza maszyna z Krakowa. Zimno, dość silny wiatr. Widoczność niezła. Ktoś nagle krzyknął: Jest! Leci! Rzeczywiście, ciemna płaska plama zbliżająca się do kraju lotniska, błyskając kilkakrotnie światłem reflektora, zmieniła się szybko w kształt samolotu. Był to Jak-18 załogi Krajewski — Piekarz, z Rzeszowa. Podszedł do lądowania, precyzyjnie przyziemił, krótki dobieg — i już kołuje w stronę komisji. Teraz już co parę minut lądował samolot za samolotem.

Z ciekawością oczekiwaliśmy na wyniki. Gdy komisja ujawniła rezultaty konkurencji, okazało się, że tylko 8 załóg mogło być sklasyfikowanych — reszta nie wypełniła warunków próby, omijając znaki wyłożone na trasie. Z tych ośmiu załóg — sześć było punktowanych, a dwie nie otrzymały żadnych punktów (0 pkt), chociaż meldowały się nad wszystkimi punktami zmiany kierunku — spóźnienie jednak było tak duże, że „pożarło" możliwość otrzymania punktów dodatnich.

Oto załogi sklasyfikowane:

1. Rawicz — Pilch (Kraków) — 500 pkt (wspaniały wynik, lecieli co do sekundy), 2. Kaczmarek — Babiarz (Jelenia Góra) — 480 pkt, 3—4 (ex equo). Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) i Porwoł — Sienkiewicz (Gliwice) — po 460 pkt, 5—6 (ex equo). Gawlik — Lis (Katowice) i Szade — Marliński (Katowice) — po 440 pkt, 7. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 0 pkt, 8. St. Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 0 pkt.

W dniu 9 września komisja ogłosiła ostateczne wyniki VII Samolotowych Mistrzostw Polski. Tytuł mistrzowski otrzymał reprezentant Aeroklubu Krakowskiego — **Zbigniew Rawicz** (nawigator Ryszard Pilch), gromadząc ogółem 2 334 pkt. Drugie miejsce zajęła załoga Aeroklubu Śląskiego — pil. **Marian Porwoł** i nawigator Henryk Sienkiewicz — 2 228 pkt, trzecie — również załoga śląska **Władysław Gawlik** i Janusz Lis — 2 212 pkt.

Następne miejsca zajęły kolejno załogi: 4. Grzędzielski — Smolicz (Warszawa) — 2 134 pkt, 5. Kaczmarek — Babiarz (Jelenia Góra) — 2 096 pkt, 6. Dudzik — Zasadziński (Warszawa) — 2 055 pkt, 7. Cierniak — Tomaszewski (CWL) — 1 781 pkt, 8. Pruciak — Franaszczuk (Gdańsk) — 1 764 pkt, 9. Nasiełowski — Wójcik (Radom) — 1 736 pkt, 10. Studencki — Jermak (Zielona Góra) — 1 681 pkt, 11. Wolański — Szczęsny (Kraków) — 1 591 pkt, 12. Dąbkowski — Wiland (Gdańsk) — 1 569 pkt, 13. Zajda — Papszun (Łódź) — 1 564 pkt, 14. Prandota — Rachlewicz (Świdnik) — 1 513 pkt, 15. Merło — Milewski (Bydgoszcz) — 1 506 pkt, 16. Szade — Marliński (Katowice) — 1 491 pkt, 17. Ryszard Kasperek — Jaworski (Świdnik) — 1 438 pkt, 18. Ciesielski — Sobiesiak (Lublin) — 1 399 pkt, 19. Bryzgalski — Gawęda (Bielsko-Biała) — 1 384 pkt, 20. Kopacz — Dakowicz (Białystok) — 1 382 pkt, 21. Kowala — Kwiatek (Krosno) — 1 381 pkt, 22. Stanisław Kasperek — Niedźwiecki (Świdnik) — 1 366 pkt, 23. Ruśniok — Berdychowski (Bielsko-Biała) — 1 319 pkt, 24. Działo — Pańtak (Kielce) — 1 232 pkt, 25. Zalewski — Żuczkowski (Warszawa) — 1 200 pkt, 26. Wójcicki — Wiśniewski (CWL) — 1 105 pkt, 27. Gawor — Adamczyk (Bielsko-Biała) — 1 032 pkt, 28. Cużytek — Staś (Opole) — 983 pkt, 29. Krajewski — Piekarz (Rzeszów) — 908 pkt, 30. Richter — Zschocke (NRD) — 810 pkt, 31. Górny — Duźniak (Radom) — 790 pkt, 32. Doroszewicz — Poznański (Gdańsk) — 771 pkt.

Dalsze materiały na temat tych tak ciekawych i bogatych mistrzostw — w następnym numerze.

JERZY ZARĘBSKI



Uczestnicy konferencji PAN w Jabłonnie podczas przerwy w obradach. Zdjęcia: Jerzy Maryniak (3)

V KONFERENCJA NAUKOWA ZAKŁADU MECHANIKI CIECZY I GAZÓW

INSTYTUTU PODSTAWOWYCH PROBLEMÓW TECHNIKI PAN

W dniach od 28 sierpnia do 1 września br. w Jabłonnie pod Warszawą odbyła się piąta z kolei Konferencja Naukowa zorganizowana przez Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów Instytutu Podstawowych Problemów Techniki przy Polskiej Akademii Nauk. Dla przypomnienia — poprzednia konferencja odbyła się we wrześniu 1959 r. w Augustowie. Miejscem tegorocznych obrad był piękny pałacyk — Dom Zjazdów i Konferencji PAN w Jabłonnie. Oprócz Polaków w konferencji wzięli udział naukowcy zagraniczni, przy czym ci ostatni stanowili mniej więcej 1/5 wszystkich uczestników konferencji.

Polskie ośrodki naukowe reprezentowane były przez: Zakład Mechaniki Cieczy i Gazów oraz Zakład Mechaniki Ośrodków Ciągłych Instytutu Podstawowych Problemów Techniki PAN, Instytut Maszyn Przepływowych PAN, Uniwersytet Jagielloński, Katedrę Aerodynamiki Politechniki Warszawskiej, Wojskową Akademię Techniczną, Instytut Lotnictwa i Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych. Ze strony polskiej udział wzięli: J. Bonder, J. Bukowski, Wł. Fiszdon, F. Janik, M. Krzyżanowski, J. Litwiniszyn, Fr. Misztal, Wł. Prosnak i wielu innych naukowców.

Z innych krajów najliczniej był reprezentowany Związek Radziecki, można tu wymienić tak znane w kołach naukowych nazwiska, jak prof. prof. A. Dorodnicyn, A. Nikolskij czy K. Staniukowicz. Przedstawiciele pozostałych krajów to m. in.: S. M. Bogdonoff z Gas Dynamics Laboratory Princeton University, J. R. Busing z The College of Aeronautics w Cranfield, H. Cabannes z Faculté des Sciences w Paryżu. P. Germain z Institut Henri Poincaré w Paryżu, W. D. Hayes z Princeton University, C. Jacob z Institute de Mathématique w Bukareszcie, K. Oswatitsch z Institut für Strömungslehre w Wiedniu i L. Trilling z Massachusetts Institute of Technology Department of Aeronautics and Astronautics.

W czasie konferencji wygłoszono około 30 referatów — w tym połowę stanowił przegląd dorobku polskich naukowców. Tematyka zaprezentowanych referatów była dość różnorodna i obejmowała zarówno zagadnienia teoretyczne jak i doświadczalne.

Do pierwszych — zaliczyć można opracowania matematyczne zagadnień znanych już zarówno teoretycznie jak i doświadczalnie. Autorzy w tym przypadku dążyli do uogólnienia, uproszczenia lub sklasyfikowania na drodze matematycznej rozpatrywanych zagadnień. Jako przykładowe tematy, wymieńmy: „O pewnej postaci równań dynamiki gazów, symetrycznej względem czaso-przestrzeni i o niektórych jej zastosowaniach" (J. Bonder), „Warunki powstawania fal prostych w przepływach płynu nielepkiego, nieważkiego i nie przewodzącego ciepła" (M. Burnat) oraz „Klasyfikacja przepływów w oparciu o grupy transformacji" (P. Kucharczyk).

Dalej, opracowania dające podstawy teoretyczne zagadnieniom znanym doświadczalnie, opracowania omawiające nowe metody zapewniające większą dokładność przy ilościowym ujmowaniu rozpatrywanych zjawisk oraz opracowania rozszerzające zakres zastosowań istniejących metod matematycznych poprzez uwzględnienie dodatkowych zjawisk fizycznych, dotąd — w pierwszym przybliżeniu — nie rozpatrywanych. Do tej podgrupy zaliczyć możemy m. in. następujące referaty: „Rozchodzenie się fal zgęszczeniowych i rozrzedzeniowych oraz fal uderzeniowych w przepływie płaskim" (K. Oswatisch), „Warunki zgodności i struktura fali uderzeniowej przy uwzględnieniu efektów dyssypacyjnych w płynie" (P. Germain) oraz „Zastosowanie metody Monte-Carlo do przepływów rozrzedzonych gazów" (L. Trilling, wspólnie z J. Haviland i M. Lavin). Grupę prac doświadczalnych reprezentowały m. in. wykłady: „O pewnych doświadczeniach na temat przepływów hipersonicznych z oderwaniem" (S. Bogdonoff, przy współpracy I. Vas) oraz „Wpływ katalicznego działania ścianki na wymianę ciepła w punkcie spiętrzenia" (J. Busing).

Oczywiście, powyższa klasyfikacja nie wyczerpuje wszystkich zagadnień. Ze względu na to, że tematyka konferencji obejmowała zagadnienia bardzo specjalistyczne, trudno tu jest omówić bliżej poszczególne referaty. Każdy z nich musiałby być poprzedzony obszernym wprowadzeniem. Niemniej jednak poniżej podano krótkie streszczenia dwu przykładowo wybranych referatów opracowanych przez polskich autorów.

I tak, prof. Wł. Fiszdon w wykładzie na temat „Przepływ naddźwiękowy w dyfuzorze o drgających ściankach" przedstawił metodę wyznaczania parametrów przepływu naddźwiękowego przez dyfuzory o harmonicznie drgających ściankach. Autor referatu założył przy tym, że kształt dyfuzora osiowo-symetrycznego o niekoniecznie prostej tworzącej, jest taki, że przepływ może być opisany równaniem liniowym potencjału zaburzeń. Praca jest podstawą do badania aeroelastycznej dynamicznej stateczności naddźwiękowych dyfuzorów posiadających elastyczne ścianki.

Dla uzmysłowienia sobie celu pracy omówionej przez dr inż. Wł. Prosnaka w wykładzie „O przepływie w otoczeniu punktu spiętrzenia leżącego na płynnej powierzchni nieciągłości" przypomnijmy, że jedna z metod ochrony ciał poruszających się z prędkością hipersoniczną przed działaniem wysokiej temperatury polega na wydmuchiwaniu strumienia płynu poprzez porowatą ściankę ciała, bądź też poprzez otwór umieszczony w czołowej części ciała. Przepływ kształtujący się w tych warunkach, w otoczeniu czołowej części ciała, charakteryzuje płynna powierzchnia nieciągłości, oddzielająca wydmuchiwany płyn od strumienia zewnętrznego. Z punktu widzenia zastosowań technicznych istotną rolę gra tu znajomość przepływu w otoczeniu punktu spiętrzenia leżącego na tej powierzchni, a w szczególności znajomość przekazywania ciepła oraz grubość warstwy przyściennej i warstwy temperaturowej. Celem tej pracy było zbadanie przepływu w otoczeniu punktu spiętrzenia położonego na płynnej powierzchni nieciągłości rozdzielającej dwie ciecze o różnych gęstościach i temperaturach — przy założeniu, że powierzchnia nieciągłości jest płaszczyzną, ruch jest ustalony, gęstości obu cieczy są stałe, a ich lepkości i przewodności cieplne nie zależą od temperatury. W pracy podano wyniki obliczeń numerycznych, dotyczących pola prędkości i temperatur, a także przybliżone wzory pozwalające obliczyć strumień ciepła poprzez powierzchnię nieciągłości, grubości warstwy przyściennej i temperaturowej oraz liniowe miary straty wydatku i pędu.

Osobnego omówienia wymagałyby referaty radzieckie. Z braku miejsca przykładowo wymienimy tylko dwa tytuły: K. Staniukowicz — „Ruch ciał meteorytowych w górnych warstwach atmosfery przy wysokich prędkościach" i A. Dorodnicyn — „Numeryczne metody w teorii warstwy przyściennej". Wszystkich interesujących się bliżej sygnalizowanymi tematami, odsyłamy do wydawnictw PAN-u, które mniej więcej za pół roku opublikują w całości wygłoszone na konferencji referaty.

W czasie zjazdu odbyły się także dwie dyskusje ogólne, pierwsza z nich obejmowała zasadniczo „Gazy rozrzedzone", druga zaś „Przepływy hipersoniczne". Mówimy zasadniczo, bo często dyskutanci nie krępowali się zadanym tematem lecz omawiali interesujące ich problemy wynikłe zresztą z wygłoszonych uprzednio referatów. Wielokrotnie dyskusje pozaplanowe samorzutnie organizowały się po wygłoszeniu kolejnego referatu.

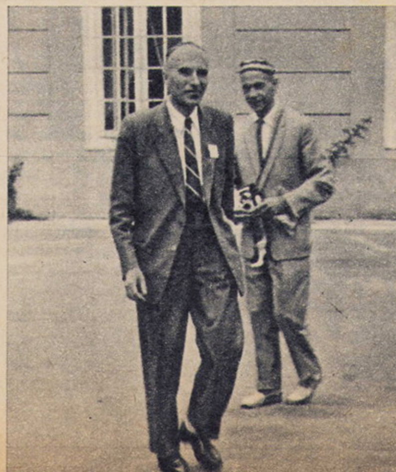
Z ciekawostek — prof. A. Nikolskij był uważany za najbardziej wytrwałego dyskutanta; za najlepszych tłumaczy uchodzili prof. prof. L. Trilling oraz Wł. Fiszdon. Zagraniczni uczestnicy konferencji wzięli też udział w grupowym zwiedzeniu Warszawy.

Językami obowiązującymi na konferencji były: rosyjski, angielski i francuski z tym, że referaty wygłaszano w jednym z tych języków, a krótsze lub dłuższe streszczenie podawał autor lub tłumacz w drugim języku. Jeżeli wykład prowadzony był w jednym z dwóch języków zachodnich, streszczenie podawano w języku rosyjskim i odwrotnie.

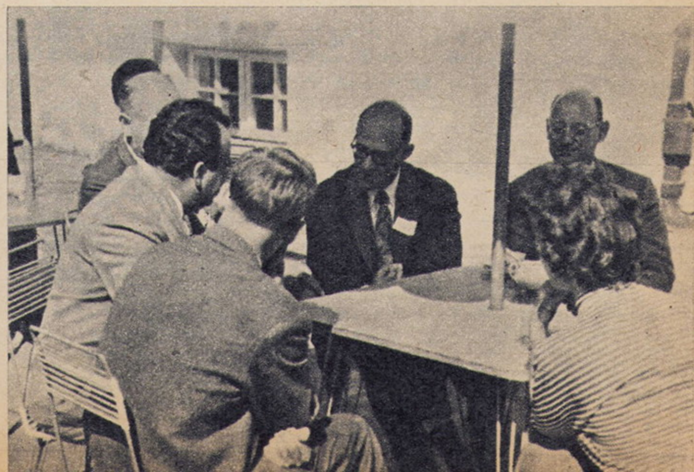
Konferencja mająca za zadanie wymianę ostatnich osiągnięć w dziedzinie mechaniki cieczy i gazów między naukowcami z kraju i zagranicy spełniła dodatkowe zadanie — jak to stwierdzili poszczególni dyskutanci — kształciła młodą kadrę naszych naukowców. To drugie zadanie było chyba nie mniej ważne niż pierwsze.

Mgr inż. JANUSZ PERLIŃSKI

Gospodarz konferencji — prof. dr inż. Wł. Fiszdon, obok wybitny specjalista w dziedzinie maszyn matematycznych prof. A. Dorodnicyn (ZSRR).



Dyskusja pozaplanowa z udziałem prof. prof. (od lewej): P. Germain (Francja), A. Nikolski (ZSRR), M Łunc (PRL), L. Trilling (USA), S. Bogdonoff (USA) i dr Salwa (PRL).



PARIS

18 RUE LOUIS-LE-GRAND



Foto nr. 4.

POŁĄCZENIE Warszawa — Paryż jest najruchliwszą z zagranicznych linii LOTu (jest przy tym jednym z najstarszych: posiada już swą 14-letnią tradycję). Około 12% polskiego ruchu międzynarodowego stanowią pasażerowie i przesyłki przewożone między stolicami Francji i Polski. Cztery razy w tygodniu pojawia się w Paryżu Convair z biało-czerwonymi znakami, zaś od listopada br. mają wejść na tę trasę turbośmigłowe Iły-18.

Nic też dziwnego, że w planie modernizacji lokali zagranicznych przedstawicielstw PLL LOT Paryż znalazł się na pierwszym miejscu. Z niedużego pomieszczenia w gmachu Banku PKO przy rue Taitbout nastąpiło przeniesienie do nowego lokalu przy rue Louis-le-Grand, w samym centrum miasta, koło placu Opery, w sąsiedztwie siedzib innych linii lotniczych. Lokal ten LOT dzieli z ORBISem, co wychodzi na korzyść obydwu przedsiębiorstwom. **(Fot. nr 1).**

W ciągu trzech miesięcy dokonała się przemiana starej pralni z porysowanymi stropami w nowoczesny lokal z zapleczem wyposażonym we wszystkie niezbędne do pracy urządzenia. Na piętrze mieszczą się dwa pokoje biurowe, mały hall przyjęć, pokój gościnny i dalekopis, przy pomocy którego LOT utrzymuje bezpośrednie połączenie z centralą i lotniskiem w Warszawie oraz portami lotniczymi wszystkich stolic europejskich.

Wszyscy podziwiają gustowne urządzenie wnętrza, w którym typowo polskie elementy dekoracyjne znakomicie harmonizują z nowoczesną architekturą **(Fot. nr 2).** Przechodnie często zatrzymują się przed wielkimi witrynami i ciekawie zaglądają do środka.

Jesionowe biurka o prostych kształtach przyciągają oczy prostym i pięknym akcentem dekoracyjnym, elementami łowickich tkanin o znakomicie skomponowanych kolorach. Płyty ceramiczne w obramowaniu witryn, szklane gablotki z wyrobami sztuki ludowej, a wreszcie piękne fotografie polskich zabytków architektonicznych i pejzaży — wszystkie te elementy, doskonale skomponowane, decydują o wysokim poziomie artystycznym wnętrza.

W jasnym, łagodnym świetle wspaniale złoci się na jednej ze ścian ludowa tkanina białostocka. Drugą ściankę zdobi błękitna, świetlna mapa powietrznych szlaków LOTu, modrzewiowa boazeria i rząd nowoczesnych kinkietów z sylwetkami wiewiórek, wykutych w brązie przez znanego plastyka Stanisława Sikorę **(Fot. nr 3).** Jego dziełem jest również oryginalna klamka u drzwi wejściowych: każdy wchodzący... wita się, chcąc nie chcąc, z warszawską Syrenką.

Autorami projektu są dwaj architekci: inż. inż. Jerzy Jakubowicz i Marian Stępień — doradca artystyczny PLL LOT. Ten ostatni nadzorował wykonanie prac w Paryżu i w dniu otwarcia odebrał zasłużoną porcję komplementów. Widzimy go na **fot. nr 4** (pośrodku) w rozmowie z dyrektorem PLL LOT Janem Krzywickim (z prawej).

R. S.

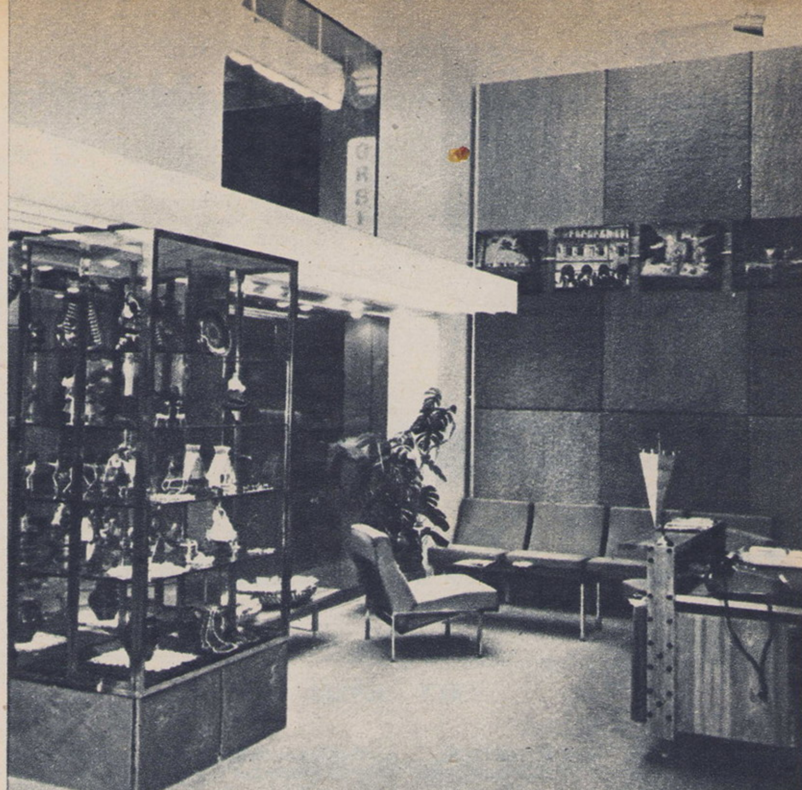


Foto nr 2

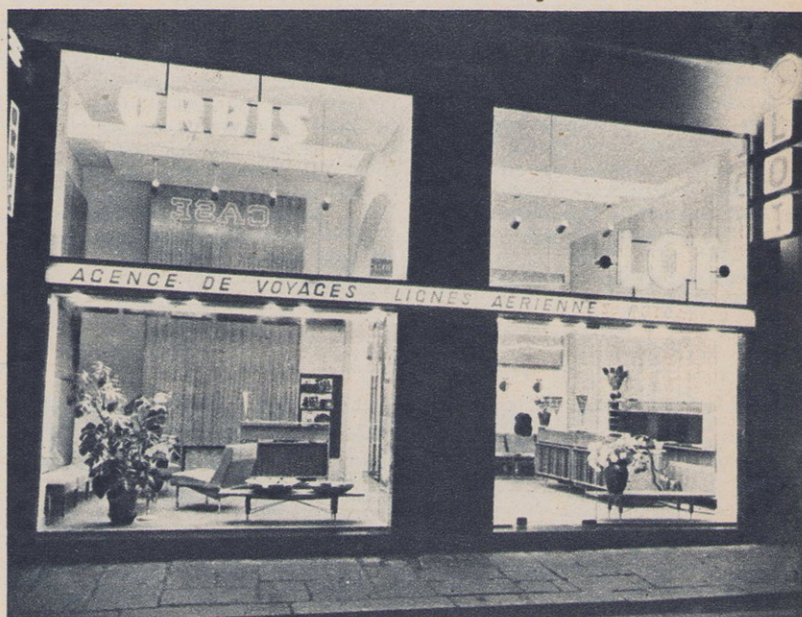


Foto nr 1

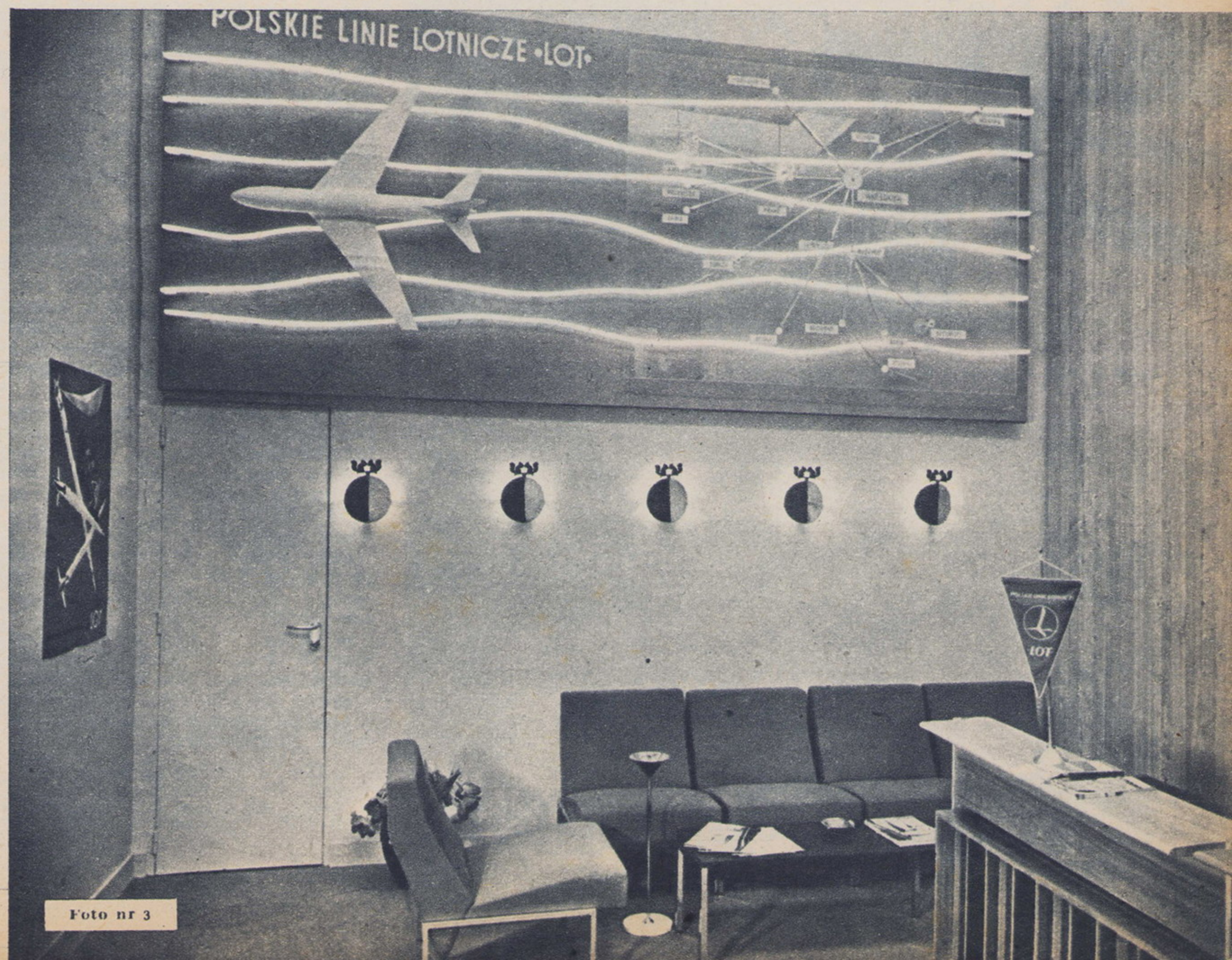


Foto nr 3

LOTNICZY TRANSPORT

KRAJÓW SOCJALISTYCZNYCH

JERZY OSIŃSKI

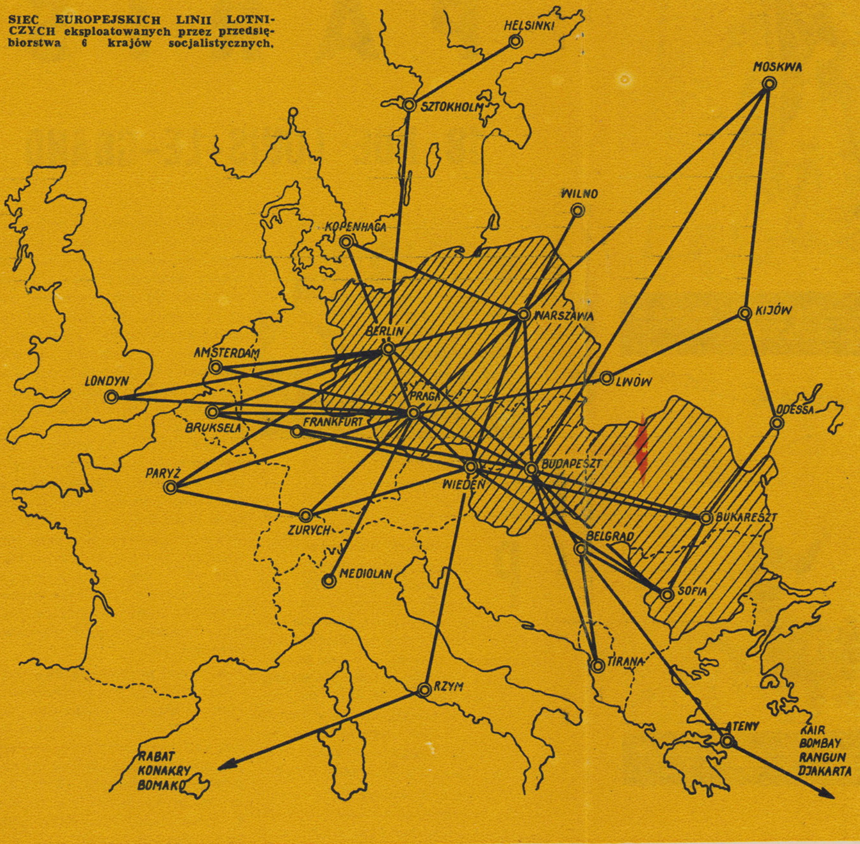
W ostatnich latach jesteśmy świadkami wzmożonego rozwoju transportu lotniczego krajów demokracji ludowej:

— przewozy na liniach łączących te kraje wzrosły w roku 1959 o 29%, a w roku 1960 o 31% w stosunku do lat poprzedzających, gdy analogiczny wskaźnik wzrostu przewozów na liniach państw kapitalistycznych (członków ICAO) wynosił 14 i 15%,

— w chwili obecnej przedsiębiorstwa krajów demokracji ludowej utrzymują regularne połączenia lotnicze z 21 państwami kapitalistycznymi, gdy do KDL lata tylko 11 przedsiębiorstw krajów kapitalistycznych.

Międzynarodowe linie lotnicze 6 przedsiębiorstw krajów socjalistycznych (LOT w Polsce, CSA — Czechosłowacji, MALEV — na Węgrzech, DEUTSCHE LUFTHANSA — w NRD, TAROM — w Rumunii i TABSO — w Bułgarii) łączą obecnie 29 krajów europejskich i pozaeuropejskich (w 1960 r. — 26). Ogólna ilość wykonywanych na tych liniach rejsów wynosi obecnie (lato 1961) 241 tygodniowo (w lecie 1960 — 216), co daje średnią częstotliwość lotów na linii — 3 tygodniowo. Do krajów kapitalistycznych wykonuje się tygodniowo 115 lotów, do socjalistycznych — 126.

Szczególnie intensywnie rozwija się



SIEĆ EUROPEJSKICH LINII LOTNICZYCH eksploatowanych przez przedsiębiorstwa 6 krajów socjalistycznych.





Główny hall w porcie budapeszteńskim Ferihegy. Niżej: Port lotniczy Bukaresztu — Baneasa.

transport lotniczy czechosłowacki. Międzynarodowe linie lotnicze CSA sięgają poza granice Europy: do Kairu, Rabatu, Maroka, Konakry (Gwinea) i Bamako (Republika Mali) — w Afryce oraz do Bagdadu, Rangunu, Bombaju i Dżakarty — w Azji. Praca przewozowa CSA na liniach międzynarodowych wzrasta ostatnio z roku na rok prawie o 100% i wynosi (dla porównania analogiczne dane LOT-u):

	CSA	LOT
1957 rok	6,9 mln tkm	4,5 mln tkm
1959 rok	12,5 ,,	6,7 ,,
1960 rok	23,1 ,,	8,3 ,,

Należy dodać, że jeszcze w latach 1952—1954 CSA osiągały na swoich liniach zagranicznych zaledwie 2—3 mln tkm rocznie — niewiele więcej od LOT-u.

W roku bieżącym wzrosła bardzo poważnie sieć linii węgierskich. MALEV dociera obecnie do 18 krajów (w roku ub. — 13). W roku ub. na liniach zagranicznym MALEV-u wykonano 7,1 mln tkm, a więc niewiele mniej niż na PLL „LOT".

Duży wzrost przewozów wykazują również linie NRD, chociaż ich zasięg ogranicza się tylko do krajów socjalistycznych.

W ostatnich latach w większości naszych krajów wzrosły również bardzo znacznie lotnicze przewozy krajowe. W 1960 roku poszczególne przedsiębiorstwa KDL przewiozły w ruchu wewnętrznym:

CSA	621	tys. pasażerów
LOT	107	,,
DLH	140	,,
MALEV	93	,,

Dane TAROM-u i TABSO nie są publikowane, wiadomo jednak, że wyniki przewozowe w tych krajach niewiele odbiegają od węgierskich.

Na szczególne podkreślenie zasługują wyniki osiągnięte na liniach wewnętrznych w Czechosłowacji. Mimo niewielkiej powierzchni kraju, sieć krajowych linii Czechosłowacji jest bardzo rozwinięta. Liczy ona 2 870 km i obejmuje 11 miast (LOT 1 808 km i 7 miast). W Czechosłowacji rozwinięte są również wewnętrzne przewozy taksówkowe, odbywające się z 18 miast. W 1960 roku taksówki CSA wykonały 1,8 mln km lotów przewożąc 18 153 pasażerów.

Chociaż kraje nasze osiągnęły już znaczny rozwój sieci linii międzynarodowych i mają obecnie dwa razy większe niż kraje kapitalistyczne tempo wzrostu przewozów, jeszcze dalekie są one od zaspokojenia swoich potrzeb i wykorzystania swoich możliwości. Jeszcze duża część przewozów z krajów socjalistycznych i odwrotnie wykonywana jest przez przedsiębiorstwa obce.

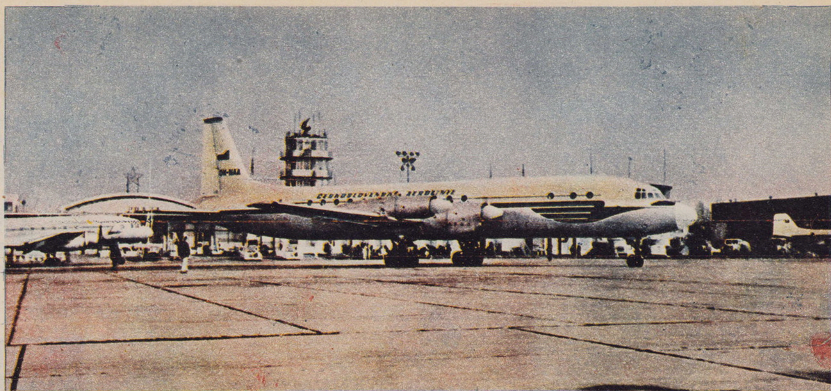
Praca przewozowa sześciu naszych przedsiębiorstw jest jeszcze półtora raza mniejsza od tej, którą wykonuje jedno tylko przedsiębiorstwo małej Szwajcarii SWISSAIR, prawie 2 razy mniejsza od wyników osiąganych przez belgijską SABENA'ę, 3 razy mniejsza od skandynawskiego SAS'u i prawie 4 razy od holenderskich KLM...

Przyczyny tego stanu należy szukać w obecnych warunkach rozwojowych transportu lotniczego. Szybki postęp techniczny tego transportu, wprowadzanie do eksploatacji coraz to większych i droższych samolotów wymaga z jednej strony olbrzymich nakładów finansowych, z drugiej zaś — dużej masy przewozowej, przy której dopiero postęp ten staje się opłacalny z ekonomicznego punktu widzenia. Przedsiębiorstwa małe, rozporządzające niedostatecznymi środkami, mają nie tylko znacznie gorsze warunki ekonomiczne rozwoju lecz w ogóle z trudem utrzymują się na arenie międzynarodowej, nie mogąc konkurować z silniejszymi partnerami.

W związku z tym występuje obecnie na całym świecie tendencja do koncentracji środków, do łączenia lub jednoczenia się przedsiębiorstw przewozu lotniczego. Tendencja ta obejmuje również i przedsiębiorstwa rozporządzające dostatecznymi środkami do samodzielnego istnienia (umowa SAS-SWISSAIR, „Air Union" — jednoczący 5 dużych towarzystw Europy Zachodniej), które przez podział lub koordynację pracy przewozowej dążą do lepszych wyników ekonomicznych i ograniczania konkurencji.

Z tych ogólnoświatowych tendencji powinny wyciągnąć odpowiednie wnioski również i nasze kraje.

Przedsiębiorstwa przewozu lotniczego krajów demokracji lud. zaczęły ze sobą ściślej współpracować od 1953 roku. W 1957 roku zawarły one wielostronną umowę o wzajemnej współpracy, obejmującą m. in. wzajemne generalne przedstawicielstwo i świadczenie usług w por-



Port lotniczy Pragi — Ruzyne.

Regularne połączenia zagraniczne utrzymywane przez przedsiębiorstwa przewozu lotniczego 6 krajów socjalistycznych ● Sezon letni 1961 roku

Liczba rejsów tygodniowo do poszczególnych krajów

	Razem		Europa																					Afryka				Azja			
	państw	rejsów	Albania	Austria	Belgia	Bułgaria	Czechosłow.	Dania	Finlandia	Francja	Grecja	Holandia	Jugosławia	NRD	NRF	Polska	Rumunia	Szwajcaria	Szwecja	Węgry	W. Brytania	Włochy	ZSRR	Gwinea	Mali	Maroko	Zj. Rep. Arab.	Birma	Indie	Indonezja	Irak
LOT (Polska)	16	54		3	3	2	2	3		4	2	3	2	12			1	3		5	3	2	4								
ČSA (Czechosł.)	27	64	1	2	3	2		2	2	3	1	4	2	8		2	2	4	2	3	2	2	7	1	1	1	3	1	1	1	1
MALEV (Węgry)	18	39	2	3	2	1	5	1		2		2	1	5	2	1	2	2	1		2	2	3								
D. LUFTHANSA	7	29	2			3	7						2				2			9			4								
TAROM (Rum.)	12	35		5	2	2	4	3		3	2		2	4				3		4			1								
TABSO (Bułg.)	10	20		3			3	1					1	3	1	1	1			5			1								
RAZEM państw	29		3	5	4	5	5	5	1	4	3	3	6	5	2	3	5	4	2	5	3	3	6	1	1	1	1	1	1	1	1
RAZEM rejsów		241	5	16	10	10	21	10	2	12	5	9	10	32	3	4	8	12	3	26	7	6	20	1	1	1	3	1	1	1	1

tach. Od 1956 roku część linii eksploatowana jest w poolu 6 przedsiębiorstw*)

Pięcioletnia współpraca przedsiębiorstw w ramach 6-poolu doprowadziła do ich wzajemnego poznania się i do ujednolicenia podstawowych przepisów i praktyk eksploatacyjnych. Ostatnio na konferencjach 6-poolu podejmowane były również pewne uchwały zmierzające do rozszerzenia współpracy w dziedzinie obsługi technicznej. Niektóre z nich są obecnie w trakcie realizacji. Trzeba jednak stwierdzić, że obecna forma współpracy naszych przedsiębiorstw jest już absolutnie niewystarczająca. Pool był dobry 5 lat temu, obecnie ta forma współpracy w naszych stosunkach już się przeżyła.

Umowa poolowa to odpowiednik paktu o nieagresji, gdy nasze socjalistyczne kraje łączy pakt przyjaźni i ścisłej współpracy...

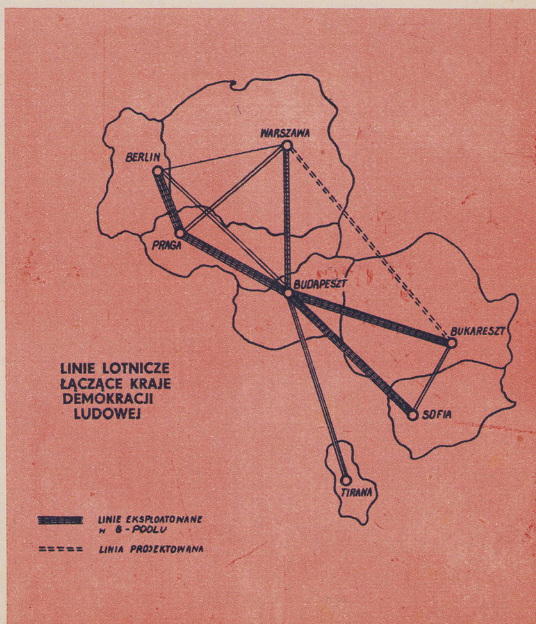
Mamy nadzieję, że już w niedługim czasie nastąpi jakiś znaczniejszy postęp w dziedzinie współpracy przedsiębiorstw przewozu lotniczego krajów demokracji ludowej. Od przyszłej formy i zakresu tej współpracy zależeć będzie w głównej mierze dalszy rozwój transportu lotniczego naszych krajów.

---

*) 6-poolem objęte są następujące linie:

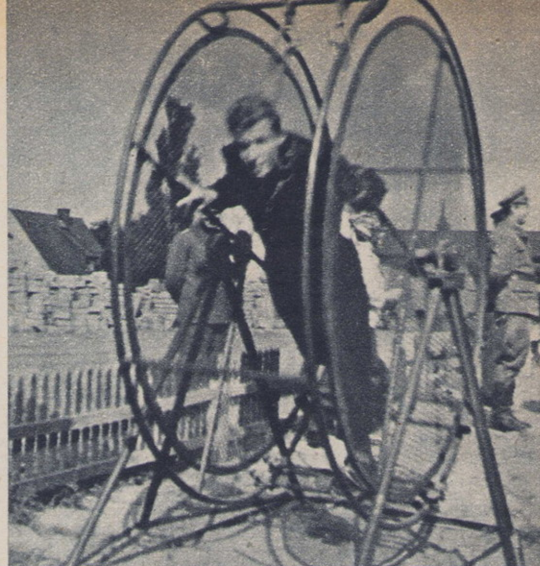
[1]) Berlin – Praga – Budapeszt – Bukareszt i Sofia.

[2]) Warszawa – Budapeszt – Bukareszt i Sofia.





Wojskowy Ośrodek Kondycyjno-Wypoczynkowy dla personelu latającego



Wprawdzie przez dwa tygodnie piloci oderwani są od pracy w powietrzu, ale organizm trzeba utrzymywać stale w kondycji.

LOTNICZY RELAX W WOJSKOWYM OŚRODKU KONDYCYJNO-WYPOCZYNKOWYM

POR. K. należy do najlepszych pilotów w swoim pułku. Z reguły szybko i sprawnie wykonuje postawione zadanie i chyba jak żaden potrafi panować nad swoim Limem. Ostatnio zaczęły się jednak dziać z nim dziwne rzeczy. Wprawdzie dowódca nie miał mu nic do zarzucenia, ale...

Poleciał niedawno na przechwycenie. Po zniszczeniu „nieprzyjaciela" otrzymał kolejne zadanie obezwładnienia „obcego myśliwca". Por. K. długo jednak nie meldował o wykonaniu rozkazu. Dopiero po jakimś czasie, gdy wszyscy na ziemi zwątpili o powodzeniu całej akcji, dał się słyszeć flegmatyczny głos pilota: — Tu 032 — zadanie wykonałem.

Dowódca w trosce o zdrowie i sprzęt wysłał por. K. do lekarza pułkowego. Diagnoza brzmiała jednoznacznie: „Zmęczenie — wysłać do ośrodka". Na takie dictum nie było innego wyjścia, jak rozstać się z lotami.

★

Nieliczni wczasowicze, których nie wypędziła z Mazur tegoroczna pogoda, z zazdrością przyglądali się, jak z przeciwległego brzegu jeziora ruszali na którąś tam tego dnia przejażdżkę kajakową. Rzec by można — bez względu na pogodę. Dopiero nieco później się wyjaśniło, że niezwykłymi mieszkańcami długiego dwukilometrowego cypla wdzierającego się malowniczo w jezioro są... piloci.

A WIĘC WCZASY?

Nie. Wczasy piloci wojskowi otrzymują zgodnie z zasadami obowiązującymi w wojskach lotniczych i mogą je spędzać podobnie jak ich koledzy z innych formacji w wojskowych domach wczasowych. Tu zaś przyjeżdżają, aby zdobyć nowe siły, kondycję do dalszej pracy w powietrzu. Zresztą obowiązuje przebywających tu pilotów porządek dnia i program zajęć. A więc jest rano pobudka. Kilka minut gimnastyki, śniadanie... a potem poszczególne grupy rozpoczynają zajęcia. Jedni muszą poćwiczyć na loppingach, na żyroskopowych kołach reńskich, na przyrządach gimnastycznych, jeszcze inni ruszają kajakami lub żaglówkami na wycieczkę. O godzinie 22 wszyscy, jak jeden, muszą leżeć w łóżkach. Jednym słowem wojskowa dyscyplina, chociaż daleko tu do jakiejś normalnej musztry. Ba, na ten okres piloci wieszają na kołku swoje wojskowe mundury, a strojem obowiązującym są sportowe dresy, skafandry i zawadiackie czapeczki. W tej sytuacji nie wtajemniczeni gotowi są ich uznawać po prostu za... zwykłych wczasowiczów.

— Naszym zdaniem — mówi komendant ośrodka wypoczynkowo-kondycyjnego dla personelu latającego — jest przede wszystkim umożliwić pilotom racjonalny wypoczynek, regenerację sił zarówno fizycznych jak i psychicznych. Sprawa odprężenia psychicznego dla pilotów samolotów odrzutowych nabiera dla nich pierwszorzędnej wagi. Pilota, u którego lekarz pułkowy zauważa pewne zmęczenie psychiczne lub objaw jakiegoś przesytu lotami, skierowuje się natychmiast do ośrodka. Po Groniku w Zakopanem nasz ośrodek jest drugim, który realizuje wspomniane już przeze mnie cele.

I trzeba przyznać, że ośrodek z powodzeniem realizuje swoje zadania. A piloci zaś, z którymi rozmawiałem podczas pobytu w ośrodku, zgodnie twierdzili, że cały program ośrodka jest atrakcyjny. Nasz znajomy ze „Skrzydlatej" por. Józef Lipiński, który tu w tym czasie przebywał, stwierdził wręcz, że ten ośrodek jest zdecydowanie ciekawszy od Gronika, chociaż i tam nie można narzekać na nudy. Bo i też posiada znacznie, większe możliwości. Latem można tu uprawiać wszystkie sporty wodne od pływania począwszy. Do dyspozycji pilotów jest tu wystarczająca ilość kajaków, żaglówek, łodzi wiosłowych, rowerów wodnych itd. itp. Zimą można uprawiać bojery, łyżwiarstwo, a pagórkowate okolice pozwalają na uprawianie narciarstwa. Jednym słowem ośrodek atrakcyjny pod każdym względem przez okrągły rok.

DLACZEGO NA OBIAD NIE BĘDZIE „SCHABOSZCZAKA?"

Utarło się już u nas powiedzenie, że obiad bez mięsa lub tradycyjnego kotleta schabowego nie jest obiadem. Tymczasem taki rodzaj posiłków odbija się niekorzystnie na całym organizmie ludzkim (otyłość, częste wypadki nadwagi). W rezultacie funkcjonalność organizmu znacznie się przez to ogranicza, a tym samym sprawność człowieka. W lotnictwie — wiadomo — organizm musi pracować bez zarzutu. To skłoniło organizatorów dwóch naszych ośrodków kondycyjno-wypoczynkowych dla pilotów do wprowadzenia racjonalnego menu opierającego się przede wszystkim na potrawach owocowo-warzywnych. Toteż tu można zjeść bardzo smaczny i dobry obiad, ale bez... „schaboszczaka". Dla pilotów jest to pewnego rodzaju nauka jak powinni się odżywiać na co dzień podczas pracy w jednostce.

Wszystko składa się na to, że pobyt w tym ośrodku jest nie tylko miejscem, gdzie nasi piloci wojskowi zdobywają nowe siły do pracy w powietrzu, ale także znajdują wiele przyjemności.

M. RZESZOWSKI



Przeciążenia... jeden z trudniejszych momentów dla pilotów i ... kosmonautów.



Po „takim" treningu bez kłopotów można wykonać lot odwrócony.



Zajęcia na przyrządach skończone. A teraz czas na miłą przejażdżkę kajakami. Foto: M. Rzeszowski



BRYTYJSKIE LINIE LOTNICZE „CUNARD EAGLE" BĘDĄ OBSŁUGIWAĆ LINIĘ LONDYN – NOWY JORK

Sensację w fachowych kołach lotniczych wywołała wiadomość, że prywatne linie lotnicze „Cunard Eagle Airways", należące do wielkiego przedsiębiorstwa okrętowego „Cunard Line", otrzymało ostatnio od nadrzędnych władz lotnictwa cywilnego Air Transport Lines Board zezwolenie na zorganizowanie regularnej służby liniowej na trasie Londyn (Manchester-Preswick) — Nowy York (Boston, Filadelfia, Waszyngton), przy czym loty mają się odbywać codziennie w obie strony. Linie lotnicze „Cunard Eagle Airways" będą mogły przewozić pasażerów i towary, ale nie będą mogły przewozić poczty. Samoloty tych linii nie będą jednak miały prawa kursowania na trasie Londyn-Montreal, ale otrzymały dodatkowe prawo obsługiwania linii Londyn-Bermudy-Miami.

Samoloty towarzystwa „Cunard Eagle Airways" Britannia — 300 będą w tym celu zastąpione samolotami odrzutowymi Boeing Intercontinental, przy czym regularna komunikacja tymi samolotami rozpocznie się w maju 1962 roku.

Upaństwowiona korporacja B.O.A.C. jest oczywiście przeciwna przystąpieniu „Cunard Eagle Airways" do żeglugi powietrznej przez Atlantyk i zgłosiła odwołanie odnośnie decyzji A.T.L.B., nie wydaje się jednak, aby to odwołanie mogło mieć jakiś skutek. Decydującym czynnikiem w tym sporze jest udzielenie „Cunard Eagle Airways" zgody na transatlantycką żeglugę powietrzną przez USA w ramach dwustronnego układu lotniczego podpisanego przez USA i W. Brytanię.

A.T.L.B. rozważa obecnie możliwość udzielenia licencji prywatnym przedsiębiorstwom żeglugi powietrznej obsługi wewnętrznych linii brytyjskich oraz linii europejskich. Polityką A.T.L.B. jest koegzystencja lotniczych przedsiębiorstw upaństwowionych i prywatnych na liniach zapewniających większe możliwości komunikacyjne. Ta koegzystencja, zdaniem A.T.L.B., umożliwi zwiększenie udziału brytyjskiego lotnictwa cywilnego w światowym transporcie lotniczym.

St. N.

BEA I SABENA ZAMIERZAJĄ URUCHOMIĆ LINIE OBSŁUGIWANE PRZEZ ŚMIGŁOWCE

Brytyjskie linie lotnicze BEA i belgijskie linie lotnicze SABENA przewidują zakup pewnej ilości śmigłowców Boeing-Vertol 107, które będą wyposażone (przynajmniej w odniesieniu do BEA) w turbiny brytyjskiej produkcji de Havilland „Gnome". Śmigłowce te mają obsługiwać lotnicze linie komunikacyjne Londyn-Paryż i Bruksela-Paryż. Nie potwierdza się jednak pogłoska o przystąpieniu do tego porozumienia francuskich linii lotniczych AIR FRANCE.

St. N.

ZWYŻKA PRZEWOZU ŁADUNKÓW

Przedsiębiorstwa lotnicze zrzeszone w międzynarodowej organizacji ICAO uzyskały w 1960 roku zwyżkę przewozów ładunków o 14%, zachodnioeuropejskie porty lotnicze o 26%, a linie obsługujące Atlantyk Północny o 34%.

Głównym powodem tego wzrostu przewozów było wprowadzenie samolotów odrzutowych, które zdeklasowały samoloty tłokowe. Samoloty tłokowe muszą być z konieczności sprzedawane do krajów gospodarczo opóźnionych w rozwoju lub używane na trasach drugorzędnych, bądź też wyłącznie do przewozu towarów drogą powietrzną. Międzykontynentalne samoloty odrzutowe Boeing przewożą do 8 ton ładunków w komunikacji transatlantyckiej. W pierwszym kwartale 1961 roku ilość samolotów tego typu w przewozach towarowych wzrosła o 23% w porównaniu z tym samym okresem roku poprzedniego.

St. N.

PORT LOTNICZY W PARYŻU REJESTRUJE SPADEK KOMUNIKACJI PRZEZ ATLANTYK

Podczas gdy samoloty odrzutowe znajdują coraz szersze zastosowanie w lotnictwie cywilnym (w maju rb. 55% całej komunikacji w porcie lotniczym Orly, tj. 3347 lotów, było wykonane przez samoloty odrzutowe), przy czym pojemność tych samolotów jest coraz większa, w portach lotniczy Orly i Bourget obserwuje się pewną stagnację ruchu pasażerskiego oraz znaczną zwyżkę przewozów towarowych. W maju rb. przewozy towarów drogą lotniczą w wymienionych portach zwiększyły się o 18%, a a przewozy poczty o 21,7%.

W porównaniu z majem 1960 roku przewozy pasażerów były w maju rb. o 48,3% większe (przewieziono 37 497 pasażerów). Znacznie mniejszy wzrost przewozów pasażerskich zanotowano w komunikacji z Londynem (9%) oraz na innych liniach europejskich (12%). Wyjątek stanowią linie północnoafrykańskie, gdzie spadek ruchu pasażerskiego wyniósł 0,8%, natomiast na innych liniach afrykańskich zaznaczył się wzrost przewozów pasażerskich średnio o 9%.

Na podkreślenie zasługuje spadek przewozów pasażerskich w komunikacji lotniczej ze Stanami Zjednoczonymi, który wyniósł w ostatnim miesiącu 10,3%. W komunikacji z Chicago spadek wyniósł 25%, a z Nowym Jorkiem 20%. Pewną niewielką zwyżkę przewozów pasażerskich zanotowano tylko w komunikacji z Kanadą i Kalifornią. Przeciętnie samoloty odrzutowe Boeing-707 i Douglas DC-8, których pojemność wynosi nie mniej niż 120 pasażerów, przewoziły w ostatnich tygodniach przeciętnie po 40 pasażerów.

Jak donosi dziennik amerykański „Aviation Daily", ilość podań o paszporty zagraniczne dla obywateli amerykańskich wyjeżdżających do Europy była w czerwcu br. o 6% mniejsza niż w tym samym okresie roku ubiegłego. Zainteresowanie przelotami z USA do Europy ma tendencję wybitnie zniżkową, obejmując swym zasięgiem przejazdy nie tylko indywidualne ale i grupowe. Przewiduje się, że współczynnik wykorzystania miejsc w samolotach pasażerskich w komunikacji transatlantyckiej będzie w tym roku niższy niż 50%. Ten spadek zainteresowania się obywateli amerykańskich wycieczkami do Europy dziennik „Aviation Daily" tłumaczy m. in. troską o utrzymanie wartości nabywczej dolara za granicą. Natomiast obserwuje się ostatnio pewien wzrost zainteresowania turystów europejskich wyjazdami do USA, o czym informują przedstawicielstwa amerykańskich linii lotniczych Pan Amerycan i T. W. A. w Paryżu.

LUFTHANSA PRZESTAWIA SIĘ NA RAKIETY

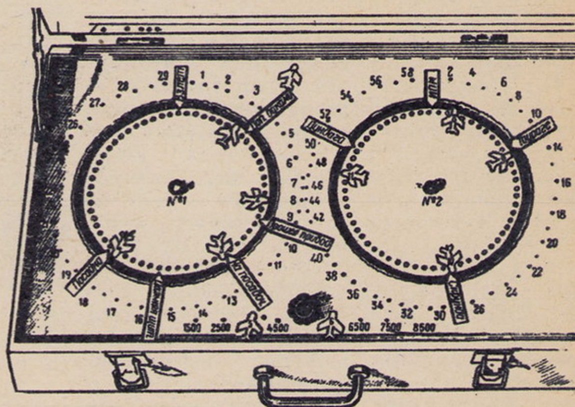
Szef planowania niemieckiej Lufthansy oraz specjalny przedstawiciel zarządu tej instytucji ogłosili w prasie wypowiedzi o planach na najbliższą przyszłość w zakresie lotnictwa cywilnego. Obaj mówcy stwierdzili, że nastąpiła już era samolotów odrzutowych w zachodnioniemieckiej komunikacji lotniczej. Skok z NRF do Nowego Jorku może być obecnie dokonany w ciągu godzin popołudniowych, a starszego typu obszerne samoloty mogą w ciągu jednej nocy przewieźć do Nowego Jorku, prócz poczty, wszelkiego rodzaju towary. Otwierają się szerokie perspektywy dla międzynarodowej wymiany towarowej drogą powietrzną.

ST. N.

KRONIKA TECHNICZNA

TABLICA KIEROWNIKA LOTÓW

W ZSRR opracowano podręczną tablicę kontrolną dla kierowników lotów ułatwiającą ocenę sytuacji w powietrzu w rejonie lotnisk lokalnych. Pozwala ona określić wzajemne położenie samolotów znajdujących się w różnych strefach przylotniskowych, a także aktywnie kontrolować przebiegi lotów treningowych (z dokładnością do 15 sek) w każdych warunkach. Tablica ma postać walizki o wymiarach 400 x 700 mm i składa się z 4 części zasadniczych: podstawy, płyty nieruchomej, dwóch mechanizmów czasowych z numerami pilotów i wskaźników z hasłami i nazwami punktów zwrotnych.



TŁUMIK HAŁASU



Nowe nauszniki, wypełnione cieczą tłumiącą, są przeznaczone dla obsługi lotniskowej i załogi narażonej na hałas o dużym natężeniu i wysokiej częstotliwości oraz wibracje. Przy tym rozwiązaniu muszle uszne są ukryte całkowicie wewnątrz ochraniaczy. Nauszniki mogą być wyposażone w słuchawki lub mikrofon i słuchawki. Tłumik hałasu działa sprawnie od minus 2°C i przy ciśnieniu panującym na wysokości do 12,5 km.

BHP – WSZĘDZIE NA LOTNISKU



Troska o bezpieczeństwo i higienę pracy nie minęła również lotniskowego personelu pomocniczego. Pomyślano nawet o ubraniach ochronnych dla osób myjących samoloty środkami nieobojętnymi dla zdrowia. Na zdjęciu powyżej jeden z modeli odzieży ochronnej opracowany przez Inspektorat BHP PLL „LOT".

SIŁY POWIETRZNE EKWADORU

LOTNICTWO Ekwadoru — państwa o powierzchni równej zaledwie 271 000 km² i czteromilionowej ludności — nie ma większego znaczenia, mimo że wydatki na siły zbrojne wynoszą około 27% budżetu państwa. W wydatkach na siły zbrojne występuje zakłócenie proporcji, ponieważ na lotnictwo przeznacza się tylko ok. 1/6 budżetu wojskowego, co znacznie odbiega od proporcji istniejących w nowoczesnych armiach.

Naczelnym dowódcą sił zbrojnych Ekwadoru jest minister Obrony Narodowej. Kieruje on siłami zbrojnymi przez podsekretarza stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej i Szefa Sztabu Generalnego Sił Zbrojnych. Szefowi Sztabu Generalnego są podporządkowane siły lądowe, morskie i powietrzne.

Dowódca sił powietrznych kieruje lotnictwem z pomocą Sztabu Sił Powietrznych z szefem sztabu na czele.

Sztab składa się z czterech oddziałów: personalnego, finansowego, operacyjno-szkoleniowego i sprzętu.

Stan osobowy sił powietrznych wynosi około 2 000 ludzi.

Szkolenie odbywa się w wojskowej szkole lotniczej w Salinas.

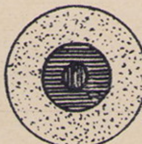
Sprzęt jest przestarzały i składa się z następujących typów samolotów: około 12 samolotów AT-6, 15 samolotów F-47, 6 samolotów C-46 i C-47, 2 samoloty „Catalina", 12 „Meteorów" i 6 samolotów „Canberra" oraz 4 szkolne samoloty T-33. Łącznie w lotnictwie Ekwadoru jest około 60 samolotów, przy czym dane liczbowe nie są stałe, ponieważ przestarzałe samoloty łatwo wychodzą z eksploatacji i wówczas dorywczo zakupuje się nowsze.

Jednostki latające są zorganizowane w grupę myśliwską i grupę transportową.

Główne bazy lotnicze to lotnisko Guayaquil, nowoczesne, asfaltowe, otwarte dla cywilnego ruchu międzynarodowego, podobnie lotnisko Quito i wyłącznie wojskowe Cuenca.

Na mocy układów wojskowych Stany Zjednoczone udzielają pewnej pomocy lotnictwu Ekwadoru.

ZETER

Kolory: kropeczki — czerwony, linie poziome — zielono-niebieski, linie pionowe — żółty.

MODELARZ LOTNICZY
„SKRZYDLATEJ POLSKI"

O MEMORIAŁ KAZIMIERZA BŁASZCZYŃSKIEGO

POGODA, jaką mieliśmy w Warszawie w dniu 10 września, dała się we znaki nie tylko uczestnikom Dożynek ale także modelarzom. W dniu tym bowiem na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego rozegrane zostały drugie z kolei zawody modeli z napędem gumowym o memoriał Kazimierza Błaszczyńskiego.

Już sam wjazd na lotnisko, udekorowany flagami Węgier i Polski świadczył o tym, że zawody tym razem rozgrywane są na większą skalę. Ekipa węgierska przybyła do Warszawy na zaproszenie Aeroklubu PRL w dniu 8 września. Reprezentacja składała się z czterech zawodników i kierownika, którym był znany węgierski silnikowiec, aktualny v-ce mistrz świata w tej kategorii Frigyes Ernö.

Uroczystego otwarcia zawodów dokonał ppłk Wierzbicki, v-ce prezes Aeroklubu Warszawskiego. Zawody uświetnili swą obecnością: wdowa po K. Błaszczyńskim, Halina Błaszczyńska i prezes Jerzy Hejduk, fundator pucharu zawodów. W krótkim przemówieniu prezes przypomniał sylwetkę K. Błaszczyńskiego jako wzoru modelarza i organizatora. Wciągnięcia flagi na maszt dokonał zeszłoroczny zwycięzca Stanisław Żurad.

Punktualnie o godz. 10,00 rakieta obwieściła rozpoczęcie startu. Warto nadmienić, że obok konkurencji indywidualnej tym razem rozegrana została konkurencja drużynowa Węgry — Polska. Ekipy składały się z czterech zawodników z tym, że do ostatecznych wyników liczyło się tylko trzech najlepszych.

Pierwsze loty i maksima. Pierwsze robi nasz Bury, za nim, ku ogólnemu zaskoczeniu Dziewałtowski. Jego model jest bardzo ładnie wykonany z charakterystycznym „zefirowym" statecznikiem. Trzecie 180 sek. w tej kolejce osiąga Węgier Purgai Lajosz. Nasza reprezentacja startuje pod koniec kolejki, niemal że zespołowo. 180 robi jednak tylko Żurad. Niestoj 121, Kosiński 167, a Bielkowski tylko 100 sek.

W drugiej kolejce już się zaczyna „tasować". Drugiego maksimum nikt już nie powtórzył, a więc dogrywek nie będzie. Tym razem bardzo ładnie startowali Kosiński i Stawinoga (po 180). Ładny wynik ma Węgier Winkler (177), drugi Węgier — Purgai — robi 160 sek. Po dwu kolejkach błyskawicznie obliczamy wyniki zespołowe. Mamy zaledwie 9 sek. przewagi nad Węgrami. Ciekawe co będzie dalej?

Trzecia kolejka lotów. Pogoda się nieco poprawia. Niektórzy wróżą, że jeszcze w piątym locie będzie słońce. Lepsza pogoda, lepsze wyniki, 8 lotów maksymalnych. Zupełnie słaby lot ma tym razem Węgier König, bo tylko 50 sek, nieudany start, złe wypuszczenie, model nie uzyskuje potrzebnej wysokości. Piękny wynik ma Węgier Kreisz (180), ale niestety po dwu dość słabych lotach (51 + 98).

Podobny stan lotów po 180 sek. powtarza się dosłownie w czwartym locie. Powtarza ten wynik jedynie dwu zawodników. Słabe wyniki uzyskuje Żurad, który zgubił model i zmuszony jest startować zapasowym. Napięcie wzrasta. Coraz więcej osób z uwagą przegląda wyniki wywieszone na tablicy.

No, o wyniki zespołowe można być spokojnym, bo przewaga w tej chwili wynosi 262 sek. W ostatniej kolejce rozegrała się walka o pierwsze miejsce pomiędzy Stawinogą z Gliwic, a v-ce mistrzem świata na rok 1961 Kosińskim. Stawinoga ma poważne szanse, bo model mistrza ma podłamane skrzydło w czasie transportu. W rozgrywce bierze także udział Kuls z Warszawy. Tak Stawinoga jak i Kuls w tym locie uzyskują maksimum. By wygrać, Kosiński musi zrobić co najmniej 99 sek. Zrobił 180 sek, potwierdzając swą wysoką klasę.

Starty zakończono miłą uroczystością wymiany proporców pomiędzy ekipą Polski i Węgier.

Z. SZAJEWSKI

Wyniki drużynowe

Polska I miejsce
1. Jerzy Kosiński — 880 sek.
2. St. Żurad — 754 sek.
3. Wł. Niestoj — 725 sek.

2 359 sek.

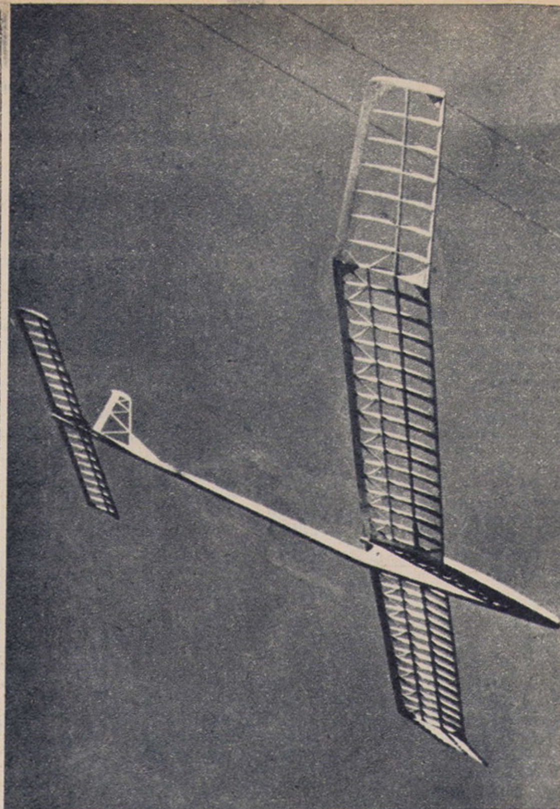
Węgry II miejsce
1. Lajosz Purgai — 759 sek.
2. Rudolf Kreisz — 677 sek.
3. Laszlo Winkler — 670 sek.

2 106 sek.

W zawodach wzięło udział 32 zawodników z 10-aeroklubów regionalnych.

Wyniki indywidualne

1. Jerzy Kosiński 167 + + 180 + 173 + 180 + 180 = = 880 sek, 2. Ewald Stawinoga 798 sek, 3. Zdzisław Kula — 774 sek, 4. Lajos Purgai — Węgry — 754 sek, 5. Ryszard Czechowski — 754 sek, 5—6. Stanisław Żurad — 754 sek. 7 Władysław Niestój — 725 sek, 11. Rudolf Kreisz — Węgry — 677 sek, 12. Laszlo Winkler — Węgry — 670 sek, 15. Tibor König — Węgry — 599 sek.





Zwycięzca memoriału Jerzy Kosiński (w środku) wraz ze swoimi rywalami Niestojem i Żuradem. Foto: St. Jaśko

POLSKIE MODELE LATAJĄCE

„CZAPLA" – MODEL SZYBOWCA KLASY A–2

MODEL ten jest prosty w budowie i posiada estetyczną sylwetkę. Wykazuje przy tym dobre własności lotne zarówno w warunkach laminarnych jak i turbulencyjnych.

Kadłub modelu wykonany jest z listew sosnowych i okleiny lipowej. Dla zamocowania bagnetu do skrzydeł wklejony jest w przedniej części kadłuba klocek bukowy, wewnątrz którego osadzony jest ciasno bagnet duralowy. Takie osadzenie bagnetu okazało się bardzo praktyczne, gdyż w prosty sposób można bagnet wymenić lub zmienić wznios skrzydła

Odpowiednio podniesiony przód kadłuba zabezpiecza statecznik przed wyłamywaniem po wylądowaniu.

W nosku kadłuba mieści się 100 G ciężarek wyważający i mała komora dla dokładnego wyważenia modelu. Zaczep duralowy przykręcony jest wkrętami z boku kadłuba.

Statecznik kierunkowy, balsowy naklejony jest na belkę kadłuba i posiada klapkę wyważającą.

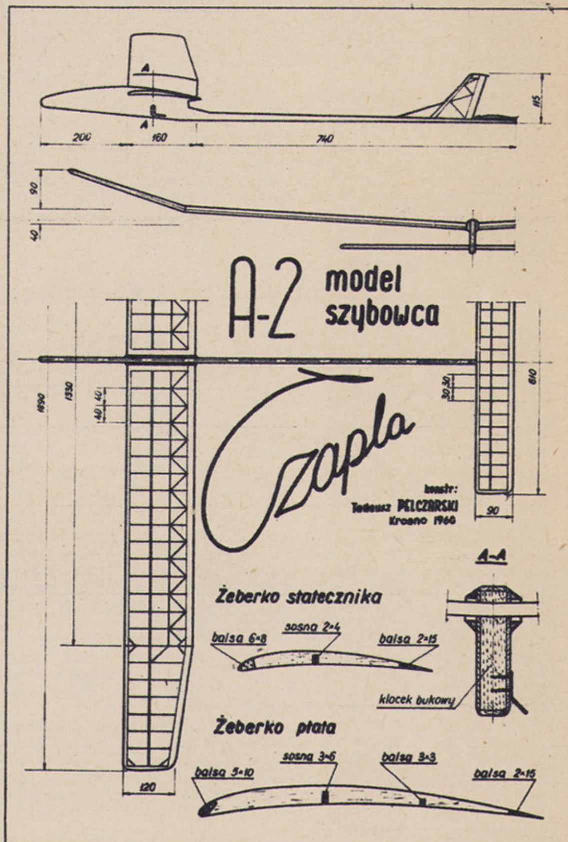
Skrzydła dzielone posiadają dźwigar sosnowy, a listwy natarcia i spływu oraz dźwigarek pomocniczy — balsowe. Żeberka płata wykonane są z okleiny topolowej.

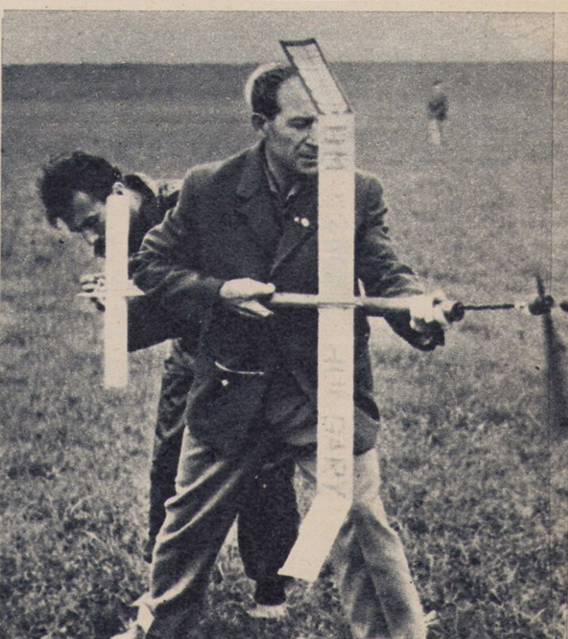
Statecznik poziomy wykonany jest z balsy; jedynie dźwigar jest sosnowy.

Model oklejony jest papierem japońskim kilkakrotnie cellonowanym, a kadłub lakierowany lakierem nitro.

Charakterystyka modelu:

Powierzchnia płata	– 28,2 dm².
Wydłużenie płata	– 12,7.
Profil płata	– MVA – 342.
Powierzchnia statecznika	– 5,4 dm².
Ciężar modelu	– 430,0 G.




Aktualny wicemistrz świata w kat. modeli silnikowych Frigyes Ernö był kierownikiem ekipy naszych gości.

MISTRZOSTWA ŚWIATA MODELI LATAJĄCYCH 1961





Obok z lewej mistrz świata w kat. gumówek Amerykanin Reich pod ostrzałem fotoaparatów i w akcji. Z prawej komplet modeli mistrza, a poniżej nasza ekipa w Leutkirch.

Foto: E. Osiński (4)





„PIONIER"

NIE zapominając o naszych najmłodszych Czytelnikach, podajemy plan małego modelu szybowca, którego wykonanie nie zabiera zbyt dużo czasu i nie wymaga posiadania specjalnych materiałów.

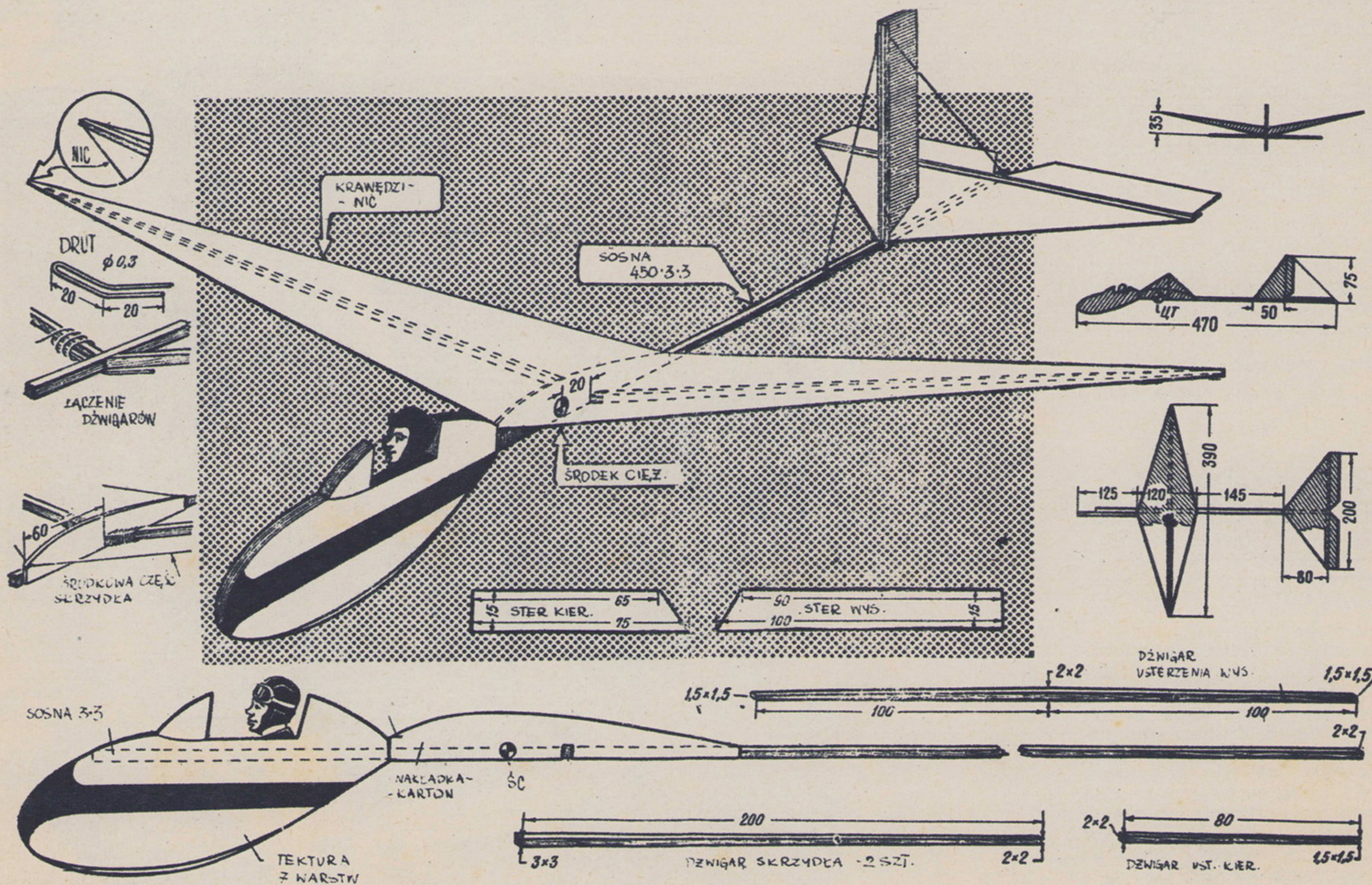
Kadłub modelu stanowi beleczka sosnowa o długości 470 mm i przekroju 3 x 3 mm. Przekrój zmniejsza się na końcu kadłuba do 2 x 2 mm. Również dźwigary skrzydła i usterzenie wykonane są z beleczek sosnowych o zmiennym przekroju (patrz wymiary na rysunku).

Sposoby wykonania poszczególnych części widoczne są z rysunków. Skrzydła pokryte są cienką bibułką wyłącznie od góry. Brzegi bibułki należy zawinąć wokół nicianych krawędzi skrzydła. Po sklejeniu modelu wyważamy go tak, by podparty w miejscu, gdzie podano położenie środka ciężkości, zachował równowagę.

wg. „Krylia Rodiny"

MISTRZOSTWA ŚWIATA MIKROMODELI

W hali sterowcowej w Cardington — Wielka Brytania — odbyły się po raz pierwszy mistrzostwa świata w kategorii mikromodeli. W dniu 5 sierpnia na starcie stanęło 14 zawodników z USA, Finlandii, NRF, Anglii i Węgier. Zwyciężył zawodnik z USA — Bilgri wynikiem **37 min 49 sek**, przed Niemcem Rieke **25 min 11 sek** i Amerykaninem Bigge **34 min 56 sek**. Poza konkursem startujący Max Hacklinger (NRF) osiągnął fantastyczny wprost wynik **44 min 20 sek**, który jest nowym rekordem świata, o ile zostanie oczywiście zarejestrowany przez FAI.





700 000 KILOMETRÓW W KOSMOSIE

HERMAN TITOW – LOTNIK KOSMONAUTA ZSRR, BOHATER ZWIĄZKU RADZIECKIEGO

(DOKOŃCZENIE)

„Wostok-2" okrążał Ziemię co do minuty z matematyczną dokładnością. Mogłem to sprawdzić choćby na mym zegarku. W pewnej chwili przy wejściu w cień Ziemi, postanowiłem zmierzyć czas okrążenia. Gdy statek, przeleciawszy strefę nocy znów znalazł się na stronie słonecznej, począłem obserwować wskazówkę zegarka w oczekiwaniu ponownego wejścia w cień. Nastąpiło to po upływie 89 minut, czyli dokładnie tak jak określano na Ziemi na samym początku lotu i o czym wiadomość przesłano mi na pokład „Wostoka-2".

Trudny lot, wymagający niemało wytrzymałości i cierpliwości, zbliżał się ku końcowi.

Nastrój pewnego podniecenia nie opuszczał mnie ani na chwilę. Podniecenie wzrastało z każdą godziną przybliżającą mnie do zakończenia lotu. Cieszyłem się, że program naukowy mego gigantycznego rejsu wypełniony był jak do tej pory całkowicie. Popatrzywszy na zasobniki z żywnością, zdałem sobie sprawę, że zawarty w nich zapas produktów mógłby wystarczyć w razie potrzeby na dziesięć osób, a więc lot mógłby być przedłużony.

Na kartkach dziennika pokładowego pojawiały się wciąż nowe zapiski. Na każde okrążenie Ziemi przeznaczone były osobne strony. Notowałem na nich starannie nie tylko informacje mające związek z planem lotu, lecz także swoje własne odczucia i przeżycia. Zapisałem np. takie zdania: „Słyszę z Moskwy „Podmoskiewskie wieczory" lub „Dobrze byłoby ogolić się przed lądowaniem". Niestety, elektryczną maszynkę do golenia zostawiłem w walizce na kosmodromie.

„Wostok-2" wykonywał już siedemnaste okrążenie. Trwając w napięciu, usłyszałem nagle w słuchawkach spokojny, wyraźny głos głównego konstruktora:

— Jesteś gotów do lądowania?

Nie namyślając się odpowiedziałem:

— Gotów!

Prawdę mówiąc, zatęskniłem już za Ziemią. W Kosmosie, to prawda, jest dobrze, ale w domu jednak lepiej. Nie ma nic piękniejszego na świecie od ojczystej ziemi, na której można pracować, spotykać się z przyjaciółmi, oddychać świeżym powietrzem.

Zejście statku kosmicznego z orbity, przechodzenie przez gęste warstwy atmosfery i samo lądowanie — są to wszystko sprawy bardzo skomplikowane, trudne. Najmniejsza pomyłka lub zaniedbanie jakiegokolwiek szczegółu na tym końcowym etapie lotu może spowodować wiele nieprzyjemności. Trzeba pamiętać stale, iż statek pędzi z olbrzymią prędkością, przy wysokiej temperaturze stale nagrzewającej się warstwy ochronnej korpusu, że odległość dzieląca „Wostok-2" od rejonu lądowania mierzy się tysiącami kilometrów.

Zadałem przez radio parę pytań głównemu konstruktorowi, na które natychmiast otrzymałem odpowiedź. Na zakończenie usłyszałem:

„Postępuj tak jak do tej pory, a wszystko będzie dobrze".

Zupełnie spokojny głos uczonego i jego wyraźnie słyszalna pewność, iż operacja uda się, wpłynęły na mnie budująco. Znowu zdałem sobie sprawę, iż na Ziemi wszystko jest przygotowane do lądowania statku w naznaczonym rejonie.

Zabrałem się do pracy, jak przewidywał plan zajęć.

O oznaczonej porze powiadomiono mnie, że zaraz zostanie uruchomiony automatyczny mechanizm powodujący zejście statku z orbity ziemskiej. System orientacji „Wostoka-2" zaczął po chwili działać z niezawodną precyzją. Ożył i zaczął pracować silnik hamujący prędkość, która wyraźnie poczęła zmniejszać się. Statek zeszedł z orbity, zbliżając się ku gęstym warstwom atmosfery.

Ciekawy byłem, jak się będzie przedstawiać przejście ze stanu nieważkości do warunków normalnych. Jurij Gagarin mówił mi, że jest to moment trudny do uchwycenia. Rzeczywiście — nieważkość wkrótce znikła bez śladu. Poczułem nagle, że siedzę ciasno w fotelu i muszę dać z siebie sporo wysiłku, aby ruszyć ręką lub podnieść nogę.

„Wostok-2" wszedł w gęste warstwy atmosfery. Warstwa ochronna jego korpusu zaczęła się szybko nagrzewać, powodując jaskrawe świecenie się powietrza opływającego statek. Nie zamykałem zasłon iluminatorów, pragnąc dokładnie widzieć wszystko co dzieje się na zewnątrz. Delikatne, różowawe światło otaczające statek coraz bardziej zagęszczało się, przechodząc w jasnoczerwone, purpurowe i na koniec w szkarłatne. Spojrzałem na termometr — temperatura w kabinie była normalna: 22 stopnie Celsjusza. A na zewnątrz aż kipiały płomienie. Żaroodporne szyby iluminatorów zaczęły stopniowo żółknąć. Wiedziałem, że to jednak nic niebezpiecznego.

Nieważkość znikła zupełnie. Wzrastające przeciążenie z wielką siłą wgniatało mnie w fotel. Miałem uczucie, jakby mnie rozpłaszczał jakiś ciężar. Wkrótce jednak przygniatająca mnie siła zaczęła powoli słabnąć. Jak dobrze, coraz lżej! O, już nie ma przeciążeń. Również znikło jarzenie się powietrza na zewnątrz. Wszystkie mechanizmy działały bez zarzutu, statek dążył dokładnie do rejonu lądowania.

Konstrukcja „Wostoka-2" przewidywała dwa sposoby lądowania kosmonauty: w kabinie statku lub drogą oddzielenia się od statku fotela i opuszczenia go na spadochronach. Mogłem wykorzystać jeden lub drugi sposób. Czułem się dobrze i bez wahań postanowiłem wypróbować sposób drugi. Skoro tylko „Wostok-2" zniżył się na tyle, iż można było dokonać katapultowania, oddzieliłem się wraz z fotelem od statku. Nad głową ujrzałem jasnopomarańczową czaszę spadochronu.

W dole kłębiły się chmury. Przedostawszy się przez nie ujrzałem Ziemię, pokrytą złocistym ściernis-kiem. Poznałem Wołgę i rozłożone



na jej brzegach dwa miasta — Saratow i Engels. A więc — wszystko odbyło się tak jak powinno się odbyć: lądowanie nastąpi w oznaczonym miejscu, tam gdzie lądował również Jurij Gagarin.

Opadałem coraz niżej. Nerwy uspokajały się. Ujrzałem w pewnym momencie kombajn, zżęte pola z kopami słomy, zielone zagajniki i pasące się stado bydła. Wiał silny wiatr. W pobliżu spostrzegłem tor kolejowy i jadący po nim pociąg towarowy. Wiatr znosił mnie w jego kierunku. Pociąg jednak oddalił się wkrótce.

„Wostok-2" zetknął się z ziemią po jednej stronie toru, ja zaś po drugiej. Czasza spadochronu, popychana wiatrem, wlokła mnie po rżysku. Ziemia była miękka i zmniejszyła siłę upadku. Kochana ziemia! Ciepła, nagrzana sierpniowym słońcem, pachniała zżętym zbożem i słomą. Jak przyjemnie stanąć mocno na niej, poczuć pod stopami stały grunt, wykonać choć parę kroków. Ani niebo, ani woda nie mogą się z nią równać.

Spojrzałem na zegarek. Była godzina 10.18 według czasu moskiewskiego. Lot trwał zatem 25 godzin i 18 minut. Więcej niż dobę! Będę te godziny pamiętał całe życie.

Uwolniwszy się od spadochronu rozejrzałem się. Drogą pędził motocykl z trzema ludźmi. Podjechawszy do mnie wyskoczyli z maszyny i zaczęli mnie ściskać. Byli to mechanicy z pobliskiego kołchozu. Krzyczeli z radości. Ledwie wyrwawszy się z ich objęć, poprosiłem, aby mi pomogli zdjąć skafander. Uwinęli się raz—dwa. Teraz przyjechała ciężarówka z dwoma mężczyznami i kobietą. Niewiasta miała pokrwawioną twarz. Okazało się, iż pędząc na pełnym gazie po rżysku wpadli w dół, a ta uderzyła się mocno o burtę.

Kobieta śmiejąc się powiedziała:

— Ja pierwsza zobaczyłam was na ziemi. To mój najszczęśliwszy w życiu dzień...

Ze wszystkich stron biegli ku nam ludzie. Wsiadłem do ciężarówki i pojechaliśmy w kierunku nasypu kolejowego, który przeskoczyliśmy zdążając w kierunku statku kosmicznego. Otoczony był on już wokół ludźmi ze specjalnej grupy, której zadaniem było asystować mi po wylądowaniu.

Wszedłszy do kabiny, wziąłem dziennik pokładowy, napiłem się wody z zapasu i wróciwszy do ciężarówki pojechałem do komitetu rejonowego partii. Połączono mnie tam telefonicznie z Nikitą Siergiejewiczem Chruszczowem. Zameldowałem mu, że lot zakończył się szczęśliwie i że czuję się dobrze. Premier rządu radzieckiego, zgadując co mogę czuć w takiej chwili, ciepło, po ojcowsku zaczął ze mną rozmawiać. Żartując, powiedział, że mój głos brzmi tak jak bym wrócił nie z Kosmosu, lecz z wesela i że 25-godzinny lot jaki wykonałem jest bohaterskim wyczynem.

Trudno wyrazić, jak byłem wzruszony.

— Idźcie odpocząć. Zasłużyliście na to — powiedział na koniec Nikita Siergiejewicz Chruszczow. Teraz poczułem, że jestem bardzo zmęczony. Na zewnątrz jednak huczał tłum. Wyszedłem przed dom i stanąwszy na podwyższeniu powiedziałem:

— Lot zakończył się szczęśliwie. Wiele w czasie jego trwania nauczyłem się. Czuję się dobrze. Przed chwilą rozmawiałem z towarzyszem Chruszczowem.

Wśród radosnych okrzyków wsiadłem do samochodu. Pojechaliśmy na lotnisko. Czułem, że nigdy wszystkiego co dotąd przeżyłem nie zapomnę.

KONIEC

NIEBO JEST ZE MNĄ

WŁODZIMIERZ ILIUSZYN

Przełożył: STANISŁAW NADZIN

DOKOŃCZENIE

Pewnego dnia listonosz przynosi adresowaną do mnie depeszę: „Proponujemy objęcie u nas pracy za dziesięć dni. Oczekujemy wyrażenia zgody".

Nareszcie spełniły się marzenia! Nie mogłem spokojnie usiedzieć. Pobiegłem do żony podzielić się z nią nowiną. W milczeniu uścisnęła mi rękę i... odwróciła się. Czułem, jak jej było ciężko rozstać się ze mną, ale ona też zdawała sobie doskonale sprawę, że bez latania nie ma dla mnie życia.

Wróciwszy do siebie, od razu z dworca pobiegłem do biura konstrukcyjnego, gdzie miałem odtąd oblatywać nowe samoloty...

...Oto dokąd zaprowadziły mnie wspomnienia! I tak znaleźliśmy się w dniu dzisiejszym. A obecnie moje marzenie jest całkiem konkretne i w pełni możliwe do urzeczywistnienia — unieść się jak najwyżej, wyżej od innych.

Do lotów na duże wysokości zaczęliśmy się przygotowywać dawno. Minęło wiele „zwykłych dni", w czasie których odbywały się loty, z których każdy był wyższy od poprzedniego. Z góry wybrane zostały najlepsze warianty zestawów, sporządzony wzorcowy grafik. Już po paru wylotach osiągnąłem wysokość ponad 28 000 metrów, ale to, wydaje się, nie wystarczy, trzeba mieć solidny zapas, iść na pewniaka.

Próbne loty trwają nadal, aż do 14 lipca... 14 lipca 1959 roku.

Ponieważ przy lotach tego rodzaju wysokość lotu mierzono z ziemi za pomocą kinoteodolitów, więc, żeby lepiej było widać samolot, loty przeprowadzano zwykle przed wschodem słońca. Wyjeżdżam na lotnisko punktualnie o północy. Moskwa zasypia. Błyszczą polane obficie wodą ulice, odbijając światła licznych latarni i blask różnokolorowych reklam. Po drodze zajeżdżam po naszego sportowego komisarza, inżyniera Michała Iwanowicza Zujewa. Jedziemy w milczeniu. Nastrój podniosły, nie chce nam się mówić o przyszłym locie — wszystko jest już przecież omówione i wyjaśnione.

Przede mną znów szosa — pusta o tej porze: przechodniów nie widać, tylko od czasu do czasu przemknie na spotkanie auto.

Nagle chwytam siebie na tym, że ani na chwilę nie przestaję myśleć o locie, po prostu nie wychodzi mi z głowy, jak go wykonam. Póki dojechaliśmy do lotniska, parokrotnie już w myśli dokonałem przelotu!

Jesteśmy na lotnisku. Cisza. Dokoła wszystko pogrążone jest w śnie, nawet ptaki śpią. Razem z inżynierem-aerodynamikiem, Miszą Beknazariancem, ustalamy (który to już raz) grafik lotu: wszystko musi się odbyć z idealną dokładnością, ponieważ mam być „obserwowany" przez kinoteodolity, co bynajmniej nie jest proste na takiej wysokości.

Wszystko przygotowane, maszyna w porządku.

Wkładam kombinezon wysokościowy i idę do samolotu, który stoi już ustawiony w kierunku pasa startowego. Siadam w kabinie, nawiązuję łączność z kierownikiem startu i z operatorami przy kinoteodolitach: wszyscy gotowi, można zaczynać.

Zapuszczam silnik, wykołowuję na pas. Jeszcze raz sprawdzam przyrządy i dodaję gazu. Samolot lekko odrywa się od ziemi i mknie do góry — do widzenia, ziemio! Witaj, bezkresny „piąty oceanie"!

Na wysokości 6500 metrów wchodzę w promienie słońca. Wykonuję zakręt, osiągam 15000 metrów i skierowuję samolot na bazę pomiarową. Nabieram przewidzianą szybkość. Maszyna rwie się do góry, ale jeszcze za wcześnie, trzeba podejść ku bazie...

Teraz już można się zacząć wznosić. Samolot poderwał się raptownie w górę — siedemnaście, dwadzieścia, dwadzieścia pięć kilometrów. Nawpół leżę w fotelu — przede mną tylko czarno-fioletowe niebo i przyrządy, na których skoncentrowana jest teraz cała moja uwaga. Horyzontu nie widać, gdyż stopień wznoszenia się jest bardzo duży.

Szybkość wznoszenia się zaczyna spadać. Znajduję się teraz w stanie prawie całkowitej nieważkości, ale wiem o tym tylko z przyrządów: nie jestem na razie w stanie analizować własnych doznań, przyjdzie na to pora później, na ziemi, w domu...

Jeszcze trochę... Pułap. Wysokość osiągnięta!

Zwycięstwo! Zaczynam się opuszczać. Starając się nie uzewnętrzniać rozpierającej mnie radości, melduję na ziemię, że wszystko w porządku. Wyobrażam sobie, jak wszyscy tam czekają na tę wiadomość, z jaką niecierpliwością, ukrywając zdenerwowanie, patrzą teraz w niebo moi koledzy (jak gdyby można było zobaczyć moją maszynę) — i wzruszenie zapiera mi dech.

Słyszę odpowiedź z ziemi: „Zrozumieliśmy was, wszystko w porządku" — i z radosnego tonu, jakim wypowiedziane zostały te słowa, wnioskuję że wszyscy już gratulują sobie nawzajem.

Wydaje mi się, że droga w kierunku nieba była znacznie krótsza niż z powrotem (przez głowę przemyka stary szkolny żart: „Od głowy do ogona krokodyla jest pięć metrów, a ile będzie od ogona do głowy?"). Chce się jak najprędzej na ziemię, do kolegów; przyspieszam lot...

Po chwili, samolot mój dotyka już kołami pasa lądowania i wykołowawszy płynnie, zatrzymuje się wreszcie. Wydostaję się z samolotu, staję na ziemi, wdycham powietrze — i szczęście mnie rozpiera. Wzeszło słońce, zalewa lotnisko i wydaje mi się, że wszędzie teraz musi być tak samo: słońce, trawa chyląca się na wietrze, drzewa machające z oddali gałęziami, ptasi świergot w turkusowym niebie...

Obejmuję swoich przyjaciół, ze wszystkich stron mnie ciągną, o czymś tam mówimy, ale — moim zdaniem — wszystkie uczucia najlepiej teraz wyrażają nasze uszczęśliwione twarze i uśmiechy...

Oczekuję dokładnych danych o wynikach. Po dokładnym sprawdzeniu szyfrówki okazało się, że osiągnąłem wysokość 28852 metrów. Wynik ten posyłają do Międzynarodowej Federacji Lotniczej (FAI) dla zatwierdzenia.

Otrzymuję powinszowanie — osobiste, listowne i telefoniczne — od kolegów i przyjaciół, znajomych i nieznajomych ludzi. A ja chciałbym im wszystkim powiedzieć, że mój sukces zawdzięczamy pracy tych moich starszych kolegów, wykładowców i instruktorów, którzy uczyli mnie nie ustępować przed trudnościami, marzyć i z uporem urzeczywistniać swoje marzenia, którzy wpajali we mnie wiedzę i wiarę we własne siły; pracy tych inżynierów, robotników i konstruktorów, którzy dali mi tę wspaniałą maszynę i troskliwie przygotowywali ze mną każdy lot. Chciałbym objąć ich wszystkich na raz i nisko im się pokłonić... Szczególnie miło było mi otrzymać depeszę od Włodzimierza Konstantynowicza, jako że nic nie jest w stanie sprawić większej radości, niż pochwała człowieka, który zrobił ze mnie lotnika i był przy mnie w trudnych i w radosnych czasach.

W połowie września przychodzi oficjalna decyzja FAI: mój lot zatwierdzono jako nowy światowy rekord wysokości w klasie samolotów o napędzie odrzutowym.

Zdawałoby się, że to już wszystko — marzenia spełnione, jeszcze jedna stronica odwrócona.

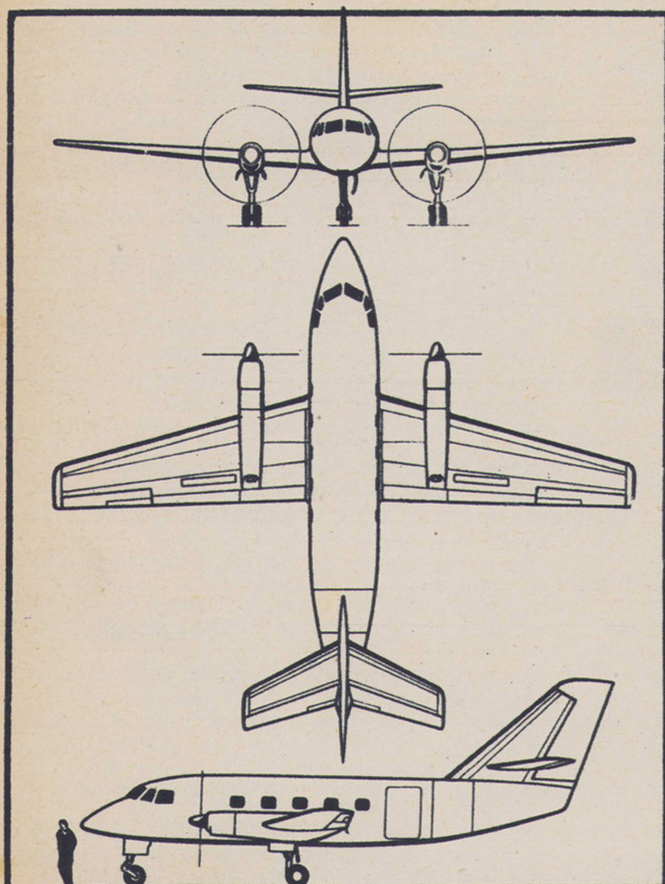
Nie, przyjaciele moi — tak wiele jeszcze dokoła rzeczy niezbadanych, nowych, że ani jednego dnia nie wolno tracić daremnie. Czas nie czeka!

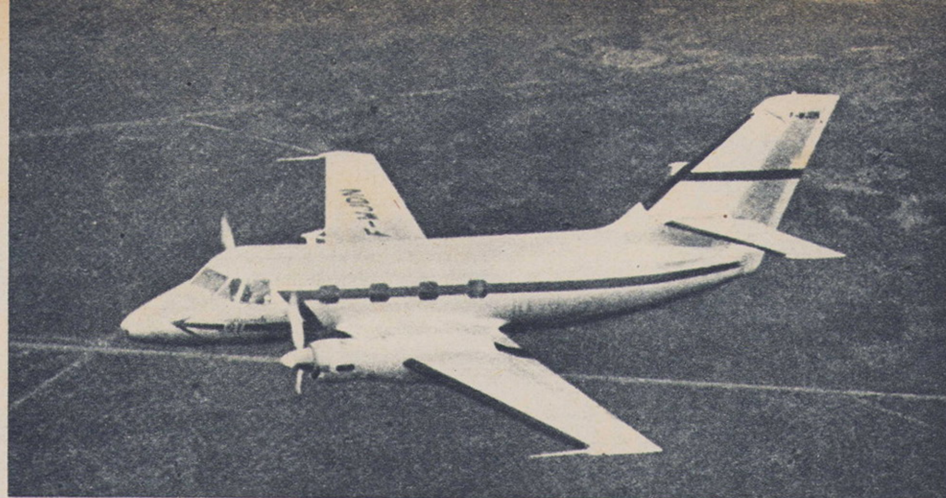
...Znowu, jak zawsze, jadę na lotnisko. Mają się odbyć loty. Niebo, moje niebo — wzywa mnie; ono zawsze jest ze mną, a ja zawsze z jednakową radością idę mu na spotkanie.

Witaj, codziennie nowy, bezkresny, piąty oceanie! Z tobą jestem — na zawsze!...

Opracowanie literackie: ELENA KURBATOWA

SAMOLOT WIELOZADANIOWY MD „SPIRALE-415” ● FRANCJA





SWEGO czasu opisywaliśmy nowy dwusilnikowiec „Communauté” francuskich zakładów Générale Aéronautique Marcel Dassault i jego wojskową wersję „Spirale”. Obecny opis dotyczy dalszej wersji tego samolotu, „Spirale-415”, który zakłady GAMD mają produkować wspólnie z wytwórnią Sud-Aviation. Nowy „Spirale” może być używany do szybkiej komunikacji dla 6—10 osób, ale jego głównym zadaniem jest szkolenie pilotów samolotów wielosilnikowych, nawigatorów i obsługi radiowej (jednoczesny instruktaż czterech uczniów). „Spirale-415” może być również używany jako samolot sanitarny (4 pary noszy i fotel lekarza) lub też do holowania celów powietrznych.

„Spirale-415” jest dwusilnikowym, wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Płat o obrysie trapezowym posiada niewielki skos. Profil laminarny. Oprócz klap i lotek skrzydło wyposażone jest w spoilery-przerywacze w rejonie klap.

Kadłub o przekroju kołowym (średnicy 2 m) zawiera ciśnieniową i klimatyzowaną kabinę. Widoczność z dwuosobowej kabiny załogi bardzo dobra. Kabina pasażerów mieści 10 foteli w dwóch rzędach i toaletę. Fotele są wyjmowane i mogą ustąpić miejsca innemu wyposażeniu.

Usterzenie o obrysie trapezowym posiada wyraźny skos. Usterzenie poziome — przestawialne.

Podwozie trójkołowe o głównych zespołach dwukołowych, wciągane w locie. Koła o niskim ciśnieniu (3,5 atn) umożliwiają operowanie samolotu z lotnisk trawiastych.

Silniki turbośmigłowe Turbomeca „Bastan-IV” o mocy 1 000 KM każdy, zbudowane są w gondolach umieszczonych na skrzydłach. Śmigła przestawialne. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Pow. nośna	—	37 m²
Ciężary:		
Ciężar własny	—	4 200 kG
Ciężar całkowity (start)	—	7 200 kG
Ciężar dopuszczalny (lądowanie)	—	6 800 kG
Obciążenie powierzchni	—	194,6 kG/m²
Obciążenie mocy	—	3,6 kG/KM

Osiągi:		
Prędkość przelotowa (max)	—	500 km/h
Prędkość przelotowa ekonom.	—	450 km/h
Prędkość minimalna	—	110 km/h
Zasięg	—	2 500 — 3 200 km
Czas lotu (max)	—	6 h 30 min
Start na przeszkodą 10,5 m	—	700 m
Lądowanie znad przeszkody 15 m	—	500 m

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE

SZYBOWIEC SZKOLNY H-22B-3 ● JAPONIA

W sierpniu 1953 r oblatany został w Japonii dwumiejscowy szybowiec szkolny, konstrukcji inż. D. Horekawy, oznaczony H-22B-3. Szybowiec ten odznaczający się uproszczoną konstrukcją budowany był następnie w niewielkiej serii (30 sztuk).

H-22B-3 jest dwumiejscowym, zastrzałowym górnopłatem konstrukcji drewnianej.

Skrzydła prostokątne, proste, posiadają niewielki wznios (1°20') i nieznaczne skręcenie geometryczne (1°30'). Profil stały na całej rozpiętości Gö-532 (zmodyfikowany).

Lotki szczelinowe, różnicowe, na końcach skrzydeł; klap brak. Na górnej powierzchni skrzydeł niewielkie hamulce aerodynamiczne (spoilery). Konstrukcja skrzydeł dwudźwigarowa, pokrycie płócienne. Każde skrzydło podparte jest do kadłuba zastrzałem w kształcie litery „V”. Kadłub składa się z dwóch części: przedniej gondoli o przekroju wielokątnym, mieszczącej dwa miejsca pilotów, jedno za drugim (tandem) i tylnej w postaci płaskiej kratownicy, usztywnionej cięgnami.

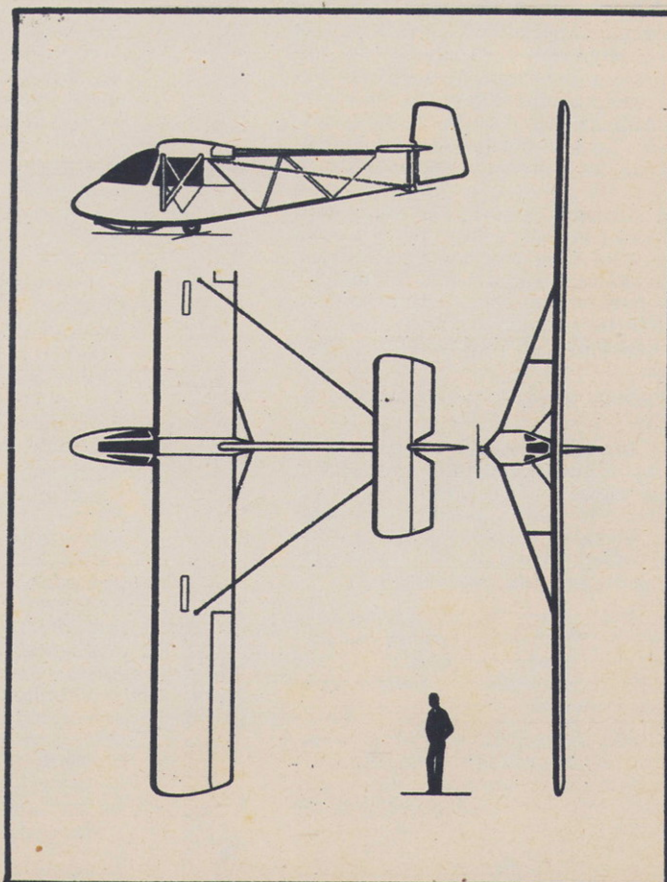
Usterzenie poziome prostokątne umieszczone nad górną belką kratownicy. Statecznik usztywniony cięgnami. Ster nie odciążony. Usterzenie kierunku, nie posiada właściwego statecznika (jedynie tylne pole kratownicy pokryte jest płótnem).

Podwozie składa się ze stałego koła pod środkiem ciężkości oraz płozy przedniej i zderzaka ogonowego, amortyzowanych krążkami gumowymi. (JS)

DANE TECHNICZNE

Wymiary:		
Rozpiętość	—	12,21 m
Długość	—	7,0 m
Wysokość	—	1,58 m
Pow. nośna	—	16,8 m²
Wydłużenie	—	8,9
Ciężary:		
Ciężar własny	—	170 kG
Ciężar całkowity	—	300 kG
Obciążenie pow.	—	17,8 kG/m²

Osiągi:		
Doskonałość (max)	—	14,2
— przy prędkości	—	66,8 km/h
— przy opadaniu	—	1,4 m/sek
Opadanie minimalne	—	1,16 m/sek
— przy prędkości	—	54,4 km/h
Prędkość przeciągnięcia	—	48,5 km/h
Prędkość dopuszczalna	—	120 km/h
Prędkość holowania (wyciągarka)	—	90 km/h







CZY MUSZĘ SIĘ DALEJ UCZYĆ?

Rozpoczął się już nowy rok szkolny, a z nim nowe obowiązki zdobycia coraz więcej wiedzy o świecie, która będzie w przyszłości potrzebna w wykonywaniu pracy zawodowej. Na ławę szkolną powróciło również wielu entuzjastów lotnictwa, którzy pragnęliby już w tym roku rozpocząć szkolenie lotnicze w aeroklubie. W związku z tym szukają informacji o warunkach jakie stawia się kandydatom na przyszłych pilotów i gdzie powinni się zgłosić, aby być przyjęci na szkolenie lotnicze. Najczęściej oczywiście zwracają się z prośbą o takie informacje do naszej redakcji. Ponieważ listów tego rodzaju jest sporo, będziemy często odpowiadali na nie w „Poczcie lotniczej" z myślą, że skorzystają z tych informacji również inni kandydaci na przyszłych pilotów szybowcowych czy samolotowych.

W dzisiejszej poczcie chcielibyśmy odpowiedzieć na list Mariana Bąka — Dunkowa, woj. Wrocław, który zwraca się z prośbą o informacje odnośnie warunków przyjęć na szkolenie lotnicze w aeroklubie.

Warunkiem przyjęcia jest ukończenie 9 klas szkoły ogólnokształcącej lub technikum oraz 16 lat życia. Jeśli odpowiadacie tym wymaganiom, powinniście już teraz zgłosić się do najbliższego aeroklubu (adresy wszystkich aeroklubów w Polsce znajdziecie w nr 34 „SP" z tego roku), w którym — w okresie jesienno-zimowym — przejdziecie przeszkolenie teoretyczne. Po zdaniu egzaminu i pomyślnym przejściu badań lotniczo-lekarskich możecie rozpocząć szkolenie praktyczne już na szybowcu, a w przyszłości na samolocie.

Pytacie czy musicie dalej się uczyć po rozpoczęciu szkolenia w aeroklubie. Owszem. Jest to również jeden z wymogów stawianych kandydatom. Zakłada się bowiem, że każdy pilot sportowy powinien posiadać pełne wykształcenie średnie. Dlatego na przykład nie przyjmuje się na szkolenie kandydatów, który wprawdzie mają ukończone 16 lat i 9 klas liceum lub technikum, ale już nie uczęszczają do szkoły. A zatem, jeśli macie szczere chęci być dobrym pilotem, powinniście starać się również uzyskać świadectwo dojrzałości.

CZY ZAWÓD STEWARDESSY JEST OSIĄGALNY

„Jak można zostać stewardessą? Gdzie znajduje się szkoła stewardess? Co trzeba umieć, aby zostać stewardessą? „Z takimi i podobnymi pytaniami zwracają się do nas raz po raz entuzjastki tego podniebnego zawodu. Chętnie służymy informacją, ale... nie zapewniamy o powodzeniu zdobycia tytułu „gospodyni nieba".

Zacznijmy może od ostatniego pytania — co powinna umieć kandydatka na stewardessę? Przede wszystkim znać język rosyjski i dwa zachodnioeuropejskie. Posiadać wykształcenie średnie i umiejętności spełniania roli gospodyni samolotu (zabawianie pasażerów podczas podróży, podanie posiłku itd.). Przed ewentualnym przystąpieniem do konkursu na stewardessę warto spojrzeć w lusterko bo aparycję też bierze się pod uwagę...

„Czy istnieją szkoły stewardess?" — Nie. Takich szkół w Polsce nie ma. Podczas ubiegłorocznego konkursu organizowanego przez PLL „LOT" kandydatki były reprezentowane niemal przez wszystkie zawody kobiece do lekarza włącznie. Z około 150 kandydatek, niestety, tylko 8 przebrnęło do „finału" i obecnie rozpoczęło już loty na samolotach komunikacyjnych.

Do następnego konkursu trzeba będzie jednak dość długo poczekać, bo PLL „LOT" w najbliższym czasie nie przewiduje przyjęć nowych stewardess.

Sądzimy, że z naszych informacji skorzystają **Kazimiera Przybylska z Nowego Tomyśla i Janina Mojzuk z Dąbrowy Białostockiej**, które również zwracały się do nas o informacje w tej sprawie.

ZOSTAŃ LOTNIKIEM

Broszurę tę otrzymują: **Stanisław Żydonik** — Runowo, woj. Olsztyn; **Janusz Janecki** — Drezdenko, woj. Zielona Góra; **Władysław Czeladzki** — Dąbrowa Górnicza; **Stanisław Sterczewski** — Dubice, woj Łódź; **Jan Bartoszewicz** — Borki, woj. Białystok; **Józef Obała** — Ruszków, woj. Łódź; **Marian Bąk** — Dunkowo, woj. Wrocław; **Kazimierz Mrowiec** — Kąty woj. Kraków.

KTO MOŻE WIELE POMÓC

(DOKOŃCZENIE)

niejszą i istotniejszą jest kwestia efektów i skutków tej opieki. Skutki i efekty są jednak różne, raz więcej niż zadowalające, drugi — całkiem mizerne. Z tym drugim zjawiskiem mamy zwłaszcza wtedy do czynienia, gdy opieka ogranicza się tylko do „opieki moralnej", a więc w pewnym sensie tylko symbolicznej. Tymczasem o coś zupełnie innego tu chodzi.

Koła lotnicze winny przejść, poczynając od nowego roku szkolnego, na pracę jak najbardziej konkretną w sensie technicznym. W ten sposób mają one bowiem realizować równocześnie ogólnospołeczne zadanie w zakresie postępu technicznego i politechnizacji.

Nie jest to jednak sprawa zbyt prosta. Aerokluby otrzymują co prawda na początku nowego roku szkolnego nowy program działalności kół lotniczych. Główny sens tego programu polega na wprowadzeniu do działalności kół zajęć, umożliwiających zdobywanie określonych sprawności lotniczych, takich jak „młody nawigator", „młody mechanik", „młody meteorolog" itp. Nie ulega wątpliwości, iż przyczyni się to do znacznego ożywienia pracy w kołach. Czy wszystkie jednak koła będą mogły natychmiast przystąpić do realizacji nowego programu, trudno przewidzieć. Jest to bowiem, jak na chwilę obecną, program maksimum. Łatwo dojść do takiego właśnie wniosku, po zapoznaniu się z poniższymi cyframi.

Ogółem na terenie objętym działalnością 36 aeroklubów istnieje około 1000 kół lotniczych. Zrzeszają one ponad 60 000 członków. Na każdy aeroklub regionalny przypada więc przeciętnie po 37—38 kół lotniczych. I w kołach tych trzeba będzie zorganizować zajęcia, których nie można prowadzić bez stałego, fachowego nadzoru. Skąd wziąć jednak aż tak dużą ilość fachowców. Jedno źródło, to pracownicy i aktyw społeczny naszych aeroklubów. Drugie natomiast wydaje się tkwić właśnie w jednostkach Wojsk Lotniczych: w działalności społecznej oficerów, podoficerów i szeregowców.

NAJBLIŻSZY „SOJUSZNIK" — KOŁA MŁODZIEŻY WOJSKOWEJ

Wiadomo, że jeśli chodzi o kwestię tzw. „dogadywania się", to wśród ludzi ważną rolę odgrywa kryterium wieku; starsi lubią ze starszymi, młodzież woli młodzież. Bo to i kwestia doświadczenia, i zainteresowań, i temperamentu.

Czyż z tego nie nasuwa się jednak pewien niezwykle istotny i ważny wniosek? Owszem, następujący: niech młodzież szuka przede wszystkim oparcia u młodzieży. Ta mniej zaawansowana — u tej zaawansowanej w większym stopniu. A gdzie szukać tej bardziej zaawansowanej? Przede wszystkim chyba w jednostkach wojskowych, a jeszcze bardziej w Oficerskich Szkołach Lotniczych.

Rozmawiałem na ten temat niedawno z zainteresowanymi osobami w Dowództwie Wojsk Lotniczych. Są one tego samego zdania i w pełni akceptują koncepcję nawiązania bliższych kontaktów między „cywilnymi" kołami lotniczymi, a Kołami Młodzieży Wojskowej (w skrócie KMW).

W tym miejscu winien chyba jestem małe wyjaśnienie: co to są KMW? Są to mianowicie organizacje młodzieżowe, działające na terenie jednostek wojskowych, a zrzeszające żołnierzy, którzy bądź to byli członkami organizacji młodzieżowych przed wcieleniem do wojska, bądź też wstąpili do KMW już w czasie pełnienia służby wojskowej. Zakres działalności KMW w jednostkach wojskowych jest bardzo szeroki. Od pracy ideowo-wychowawczej wśród działaczy poczynając, a na organizacji rozrywek kulturalno-oświatowych kończąc. W zakresie tym jest też sporo miejsca na współpracę z młodzieżą cywilną.

Wydaje się więc rzeczą jak najbardziej naturalną, że KMW jednostek lotniczych dążą i dążyć będą w kierunku współpracy z tą młodzieżą, która interesuje się problemami lotnictwa, stając się w ten sposób najbliższym „sojusznikiem" kół lotniczych.

„Sojusznikowi" temu nadać więc tylko trzeba możliwie jak najkonkretniejsze, robocze że tak powiem kształty. Nie zaszkodzi przy tym, jeśli inicjatywa wychodzić będzie właśnie ze strony zarządów kół lotniczych aeroklubów regionalnych. Nie musi ona przy tym być inicjatywą zmierzającą do zaspokajania swoich tylko interesów. Bo korzyści mogą tu być właśnie obustronne. Niezależnie bowiem od konkretnej, fachowej w sensie lotniczym, pracy w kołach jest jeszcze przecież cały wachlarz innych form i metod działalności młodzieżowej, w której jednako pożyteczną okazać się może inicjatywa z jednej i z drugiej strony.

Znam np. wypadki, że żołnierz, instruktor modelarstwa lotniczego „z cywila", prowadził z powodzeniem zajęcia w modelarni szkolnej i na odwrót — instruktor aeroklubu czynił to z równym powodzeniem na terenie jednostki wojskowej. Znam także wypadki bardzo udanych ognisk i wieczornic, spotkań z weteranami lotnictwa i poranków filmowych. Udanych dzięki temu właśnie, że organizowanych wspólnymi siłami młodzieży szkolnej i wojskowej.

A więc do dzieła! Zwłaszcza, że rozpoczął się już nowy rok szkolny.

Mjr WIKTOR WIONCZEK

P. S. Zainteresowanych pragnę jeszcze powiadomić, że z tym samym problemem wystąpiłem także na łamach tygodnika Wojsk Lotniczych i OPL OK — „Wiraże", którego redakcja obiecała mi zamieszczać systematycznie wszystkie dotyczące tej sprawy głosy. Mam nadzieję, że uczyni to także z przyjemnością „Skrzydlata Polska". Zachęcam więc do wymiany doświadczeń i ewentualnej dyskusji na łamach „Skrzydlatej".



WITOLD TRACZ
KURS WYSZKOLENIA SPADOCHRONOWEGO

Str. 242, cena 15.— zł

Książka zawiera krótki zarys historii spadochroniarstwa i sportu spadochronowego, wiadomości z zakresu teorii skoku spadochronowego, organizacji skoków z wieży i samolotu na lotniskach i w terenie przygodnym, metodyki szkolenia i techniki wykonywania różnych rodzajów skoków oraz zasady prowadzenia racjonalnej gimnastyki i ćwiczeń pomocniczych. Książka podaje również zarys wiadomości z budowy spadochronów i sprzętu spadochronowego w zakresie potrzebnym dla uczniów - skoczków i skoczków spadochronowych.

Na specjalne podkreślenie zasługuje zupełnie nowe opracowanie techniki skoków zawodniczych i wyczynowych z uwzględnieniem najnowszych zdobyczy w tej dziedzinie (spadochrony szczelinowe). Książka przeznaczona jest dla kandydatów na spadochroniarzy, skoczków i instruktorów spadochronowych oraz wszystkich miłośników sportu spadochronowego. Mogą z niej również korzystać żołnierze wojsk spadochronowo-desantowych.



WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52
tel. 25-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Tygodnik lotniczy

Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Widok 8. Telefon: 6 88 41

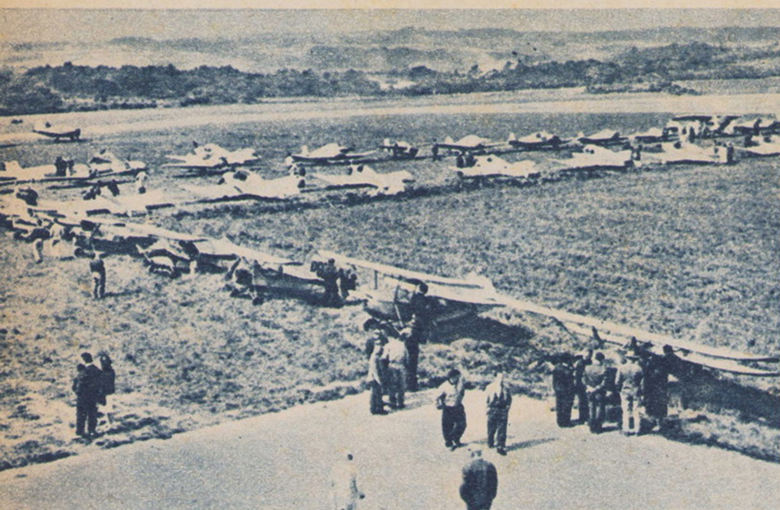
Redaguje Kolegium: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. J. WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Zamówienia ze zleceniem wysyłki za granicę przyjmuje — Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch" — Warszawa. ul. Wilcza 46, nr konta PKO 1-6-100024, nr telefonu 84958. Prenumeratę zgłoszoną do dnia 15 danego miesiąca, PKWZ „Ruch" rozpoczyna realizować z dniem 1 następnego miesiąca. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — 21 zł, od 10,50 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wyd. Kom. i Łącz. Warszawa, Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa. ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 21.IX.1961 R. Zam. 6549/C S-15

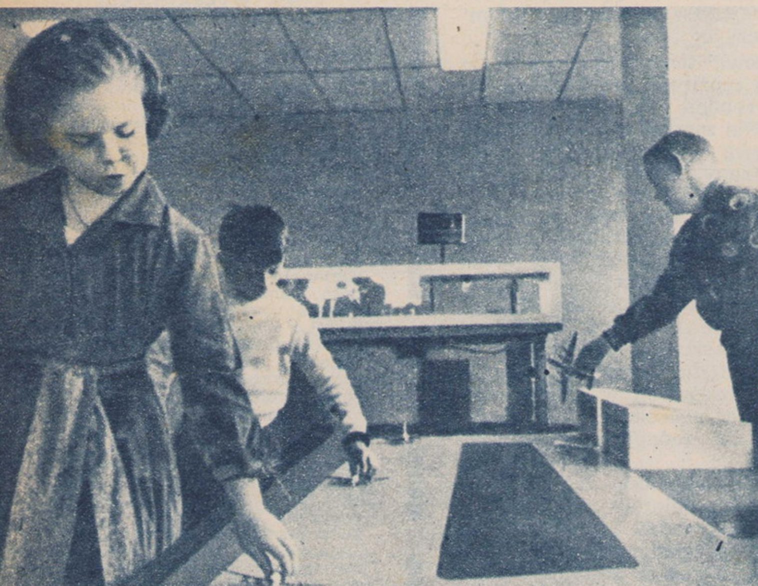
RAKIETĄ PO ŚWIECIE

ZAWODY AMATORÓW



W dniach 13—15 sierpnia na lotnisku Morlaix - Ploujean (Francja) zorganizowano zawody lotnicze dla samolotów konstrukcji amatorskiej. Na zdjęciu — przegląd maszyn ze sławnymi „pchłami" Migneta

UCZMY SIĘ LATAĆ!



W kanadyjskim muzeum lotnictwa jest osobny kącik dla dzieci. Tutaj każdy przyszły lotnik może wypróbować własnoręcznie start i lądowanie na makiecie portu lotniczego przy użyciu modeli samolotów komunikacyjnych.

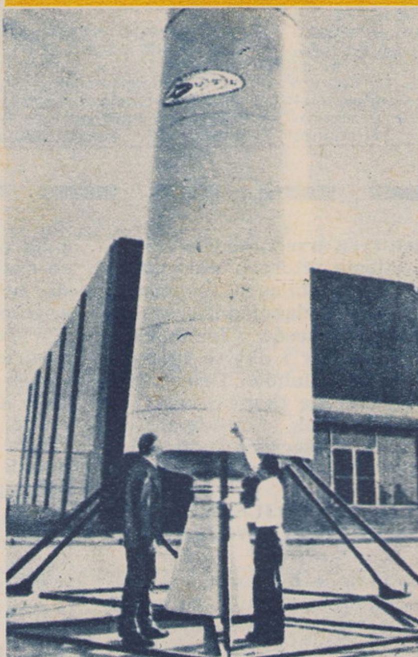
SŁAWNA GWIAZDA KABARETU BYŁA LOTNICZKĄ

Josephine Baker, sławna śpiewaczka i tancerka francuska, otrzymała niedawno Legię Honorową za zasługi położone w czasie minionej wojny w służbie lotnictwa. Na zdjęciu gen. Valin dekoruje porucznika J. Baker najwyższym odznaczeniem.
Foto: „Aviation Magazine de l'Espace"



SILNICZEK?!

Tak wygląda sam silnik rakiety na paliwo stałe. Ciężar paliwa 34 tony, a ciąg 110 ton. Czas pracy kilkanaście sekund. O wielkości dyszy wylotowej dają pojęcie osoby stojące obok.

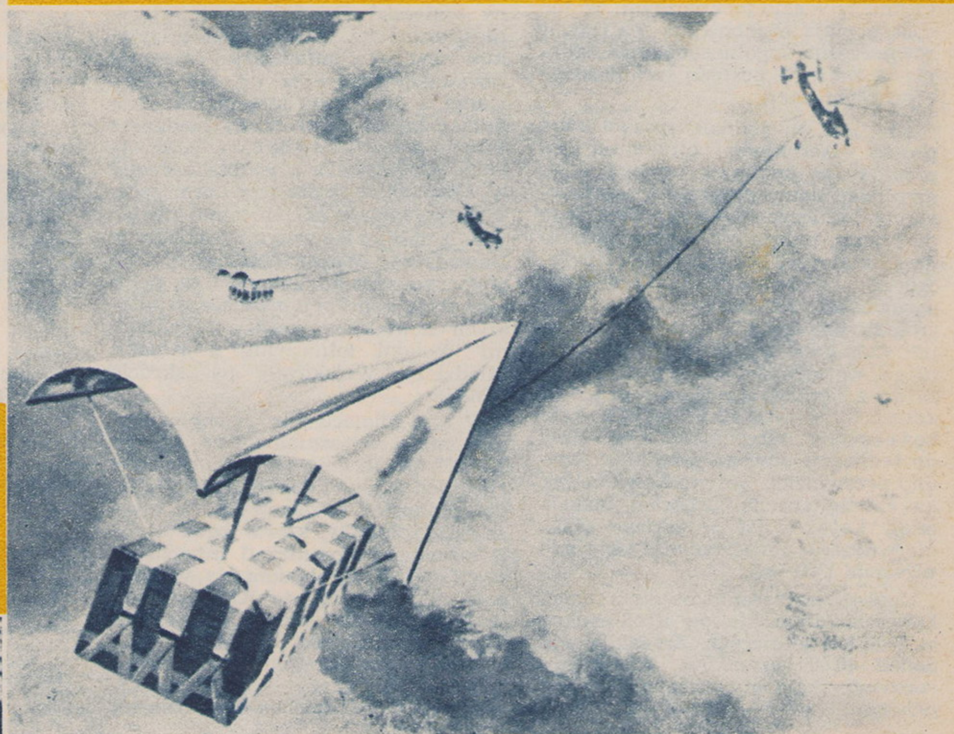


RADIOTELEFON NA LOTNISKU



Towarzystwo „Air France" wprowadziło na lotnisku Orly przenośne radiotelefony dla obsługi technicznej portu. Zasięg urządzenia 4–5 km, ciężar 4,8 kG, częstotliwość robocza 70–88 MHz.

SKRZYDŁO ELASTYCZNE



Rewelacyjne wprost zastosowanie znajduje nowy typ skrzydła będący jakby powiększeniem znanego dotąd układu latawcowego. Po samolociku Ryania, którego zdjęcie już publikowaliśmy, obecnie podajemy przykład zastosowania „elastycznego skrzydła", jako transportera ładunków holowanych za śmigłowcem.
Foto: „Avia Vliegwereld"

